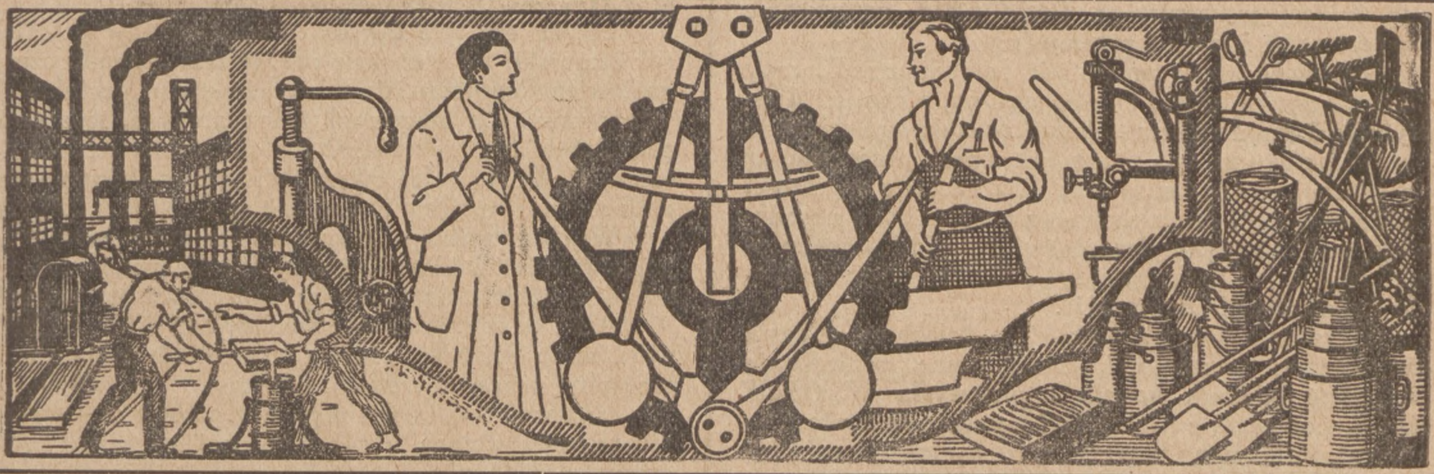
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „DZIAŁ ROWEROWY I MOTOCYKLOWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 21 Poznań, 24 maja 1930 Rok X

Treść N-ru 21:

O Gospodarcze Nastawienie Społeczeństwa

Niedocenione walory targów polskich, zwłaszcza - Wiosennych Targów Katowickich

Dokładnie *rok temu*, bo w dniach od 24—26 maja 1929 r. obradował na P. W. K. *Pierwszy Zjazd Ekonomistów Polskich.*

Onegdajszy *memorjał Związku Przemysłowców* w Krakowie do odnośnych Ministerstw, polecający *wykształcenie ekonomiczne NAUCZYCIELI SZKÓŁ ŚREDNICH*, łączy się ściśle z debatą owego Zjazdu Ekonomistów w Poznaniu, a szczególnie z referatem Prof. *Lulka*, który udowodnił *konieczność wprowadzenia przedmiotów ekonomicznych* do programu szkół średnich, a przynajmniej takiego przygotowania nauczycieli szkół średnich, by w zakresie *nauk o Polsce współczesnej*, historji, geografji i ewentualnie nauk przyrodniczych uwzględniali w możliwie szerokim zakresie *momenty natury gospodarczej.*

PIERWSZY TEN KROK do realnego a nietylko teoretycznego wyciągnięcia konsekwencyj z doniosłych badań zrzeszonych naszych naukowych towarzystw ekonomicznych i statystycznych, zachęci chyba też *inne związki przemysłowe i handlowe* i wogóle organizacje i instytucje gospodarcze do podobnych *dalszych kroków*, aby nareszcie ruszyła z miejsca *zasadnicza myśl*, — bez której niema *wyjścia z obecnego naszego kryzysu gospodarczego — GOSPODARCZEGO NASTAWIENIA NASZEGO SPOŁECZEŃSTWA.*

Nie chodzi tu jednak bynajmniej o *jednostronne* kontynuowanie usiłowań w kierunku *organizowania kursów* ekonomicznych jakiegokolwiek rodzaju, ale o *zasadniczą ideę*, która tkwi w zarodku całego przedsięwzięcia, ale *nie została do dziś dostatecznie wyraźnie zdefinjowaną* i wypowiedzianą. Idzie tu o iście państwowotwórczą ideę *skłonienia polskiego społeczeństwa do myślenia w kategorjach gospodarczych.*

Takie niezbędne gospodarcze nastawienie ogółu naszej Ojczyzny, *zaniedbane u nas bardziej aniżeli gdziekolwiek* indziej *z przyczyn HISTORYCZNYCH*, może być *krzewione rozmaitemi sposobami*, o ile tylko będą one *realne, praktyczne, życiowe.*

Świat naukowy rozpoczyna, naturalnie, od *„kursów"*. *Eknoomiści-teoretycy* nie mogą inaczej, jak tylko obmyśleć „programy" *„wychowania gospodarczego społeczeństwa"* z „centralną" jakąś uczelnią na czele i *gęstą siecią ławek szkolnych* po całym kraju.

Niezawodnie i *książka* jest potrzebna — ale od niej nie można rozpocząć i spodziewać się wszystkiego.

Rozpocząć musimy my Polacy od naprawienia CIĘŻKICH GRZECHÓW, które społeczeństwo polskie popełniło od NAJDAWNIEJSZYCH DO NAJNOWSZYCH CZASÓW.

Nic nie pomogą najrozmaitsze kursy i programy szkolne w *społeczeństwie uważającem sobie, w swej decydującej warstwie,* za *UBLIŻENIE zajmowanie się sprawami handlu i przemysłu.*

Rycerska nasza przeszłość przedmurza Europy stała się *zmorą naszej współczesności,* a chociaż *Konstytucja 3 Maja* zniosła *„hańbę“ zawodu kupiectwa,* to przecież *ciąży* na nas przez całą naszą przeszłość aż do obecnej chwili ten fatalny *PRZESĄD o wyższości akademickiego* i intelektualnego posłannictwa narodowego, podczas gdy *anglosaski światopogląd „bussinesowy“* dawno już przezwyciężył *średniowieczno-niemiecki światopogląd „doktorski“.*

I przyszła *druga zmora,* która gojącą się otwartą *ranę* naszej przeszłości, naszą winę *zaniedbania względnie oddania handlu i przemysłu W OBCE RĘCE,* ponownie rozjątrzyła i zniechęciła społeczeństwo nasze do stanu kupiecko-przemysłowego *zniechęciła: INFLACJA.*

Biorąc pod uwagę wszystko powyższe, niełatwo uwierzyć, by kursami i teoretycznemi programami szkolnemi można doprowadzić do tak niezbędnego gospodarczego nastawienia naszego społeczeństwa, chociaż *z uznaniem powitać należy jakąkolwiek pod tym względem incjatywę.*

Współczesna *walka o byt* zna tylko jeden *front — gospodarczy,* i tak samo jak żołnierz to nie przedwojenny jednoroczny, pełniący służbę kancelaryjną — tak i uświadomiony współcześnie obywatel to nie kursista, wybębniony djetami względnie stypendjami, lecz *gospodarczo zainteresowany* pracownik w jakimkolwiek zawodzie, szermierz „interesu“ broniący *samowystarczalności* krajowej tam, gdzie walka wre najgorętsza — *w sklepach i kantorach, na roli i w fabrykach, w urzędach państwowych i bankach, na giełdach i TARGACH.*

Zasadniczy postulat *„powszechnej służby gospodarczej“,* który raz podjęty nie śmie zostać spuszczonym z oka, nakazuje jednak iść drogą *powolnej ewolucji,* i zdobywać „rozwojowo“ zwolenników anglosaskiego poglądu na świat, — którego zresztą można być wrogiem a przecież przyznać mu rację *„większości“.*

Przekonanie, że *nie wystarczy* społeczeństwo *wychować,* lecz że trzeba je *przysposobić,* raczej *przymusem* niżeli dobrowolnie, wskazuje nam jasno ową *drogę,* po której powoli, a przecież pewnie może kroczyć owe gospodarcze nastawienie ogółu.

Nie może ona polegać ani na ciekawych kursach „dla dorosłych“, ani na czczych programach szkolnych. Realnemi staną się takie poczynania jedynie wtedy, gdy społeczeństwo polskie *pozna zgubność swej niechęci do praktycznych zajęć gospodarczych,* gdy otrząśnie się nareszcie od wrodzonej słabości do klejnotu „rycerskości“, *ostatnio spotęgowanej wstrętem dla inflacyjnych lichwiarzy i oszustw „wschodnich“.*

Gospodarcze nastawienie polskiego społeczeństwa może się rozpocząć jedynie od *zmiany tej zasadniczej mentalności.* Nastąpić to może jedynie *pod obuchem faktów,* a nie szkolnych eksperymentów książkowych.

* * *

Dopiero z powyższych punktów widzenia docenimy należycie *czyn Powszechnej Wystawy Krajowej.* Jak wiele mówiono i pisano o jej najrozmaitszych walorach, a jak mało o *jej prawdziwie wychowawczem znaczeniu,* nietylko moralnem, ale przedewszystkiem gospodarczem.

Sprowadzano ławą dzieci z wszystkich zakątków Polski na P. W. K., ale nie zastanowiono się nad tem, *że bardziej niżeli dzieciom potrzebne są wystawy i targi NAUCZYCIELOM i RODZICOM!*

Zatem, nie tyle ów Zjazd ekonomistów polskich rok temu stał się nareszcie *początkiem* gospodarczego nastawienia społeczeństwa, wyrażonego w postulatach wychowawczych instytucyj gospodarczych, lecz swój prawdziwy początek bierze ten chwalebny odwrót na samej P. W. K., która owym teoretykom-ekonomistom dała możność *wejścia w kontakt ze SZKOŁĄ ŻYCIA.*

Widzimy zatem wyraźnie, że bez *żywiołowej propagandy* wystaw i targów mowy być nie może o jakiejkolwiek zmianie na lepsze w najbliższej przyszłości.

Ale i ta *odrodzeniowa moc wystaw i targów polskich* może być tylko *etapem* wyzwolenia narodu polskiego od *przesądu tradycji i inflacji.*

Najsampierw targi i wystawy polskie wytworzyć muszą nową atmosferę wobec obecnej ignorancji życia gospodarczego wśród szerokich sfer.

Starsze pokolenia jednak zdolne są, w najlepszym wypadku, do *innego myślenia, ale nie innego czynienia.* To nowe myślenie dorosłych musi zatem stać się zarzewiem czynów dorastających zatem pokoleń.

Właśnie w ostatnich czasach zawrzała na dobre *walka „pedagogiczna“* o wychowanie *„humanistyczne“* lub *„realistyczne“ młodzieży* — a przecież jest to walka o słowa, gdy obecnemu światu idzie o czyny.

Życie współczesne domaga się *uzupełnienia WSZELKIEJ MARTWEJ LITERY i nauki książkowej żywą nauką i szkołą prawdziw. warsztatów pracy codziennej,* a teorji tylko jako wstępu do praktyki w sensie *PRZESZKOLENIA GOSPODARCZO-ZAWODOWEGO* wszystkich uczących się, obowiązkowo lub dobrowolnie.

Zatem na front gospodarczy, gdziekolwiek otwierają się wrota produkcji i pośrednictwa!

Na front Wiosennych Targów Katowickich wszyscy ci, którzy nareszcie przekonali się, że *być polskim kupcem i przemysłowcem,* to nie *hańba,* lecz *ZASZCZYT!*

NA FRONT ŚLĄSKI wszyscy ci, którzy poznali, że w rękach *kochających Ojczyznę obywateli* spocząć musi polski przemysł i handel, o ile nie mamy znowu popaść w niewolę, gorszą niżeli polityczną, w *niewolę obcych agentur gospodarczych.*

*

TARGI I WYSTAWY — oto najpewn. z dróg prowadzących do *uświadomienia szerokich warstw o konieczności gospodarczego nastawienia wśród społeczeństwa* — utworzą one bowiem podstawy systematycznej pracy nad nieuniknioną *powszechną służbą gospodarczą,* stosowaną później wobec tych, od których można żądać, by się kształcili nietylko w szkole ławek, ale też w szkole życia i zapoznali się z polskiem życiem gospodarczem nietylko z książek, lecz bezpośrednio — chociaż *W RAMACH NORMALNYCH PROGRAMÓW SZKOLNYCH* — przy odnośnych warsztatach pracy, roznosząc niezbędny *szacunek i docenianie* życia gospodarczego we wszystkie ogniska domowe.

Henryk Grudziński.

Przemiany organizacyjne w Międzynarodowym Kartelu Stali

Niepomyślne konjunktury skłoniły Międzynarodowy Kartel Stali do przeprowadzenia szeregu zmian w swej organizacji wewnętrznej. Zmiany te, o których pisaliśmy już w nr. 4 naszego wydawnictwa, polegają w pierwszym rzędzie na zsyndykalizowaniu produkcji stalowni europejskich.

Na licznych zebraniach Kartelu, które odbywały się w ciągu grudnia i stycznia, ustalono, wraz ze specjalnie w tym celu powołaną Komisją, następujący schemat nowej organizacji Międzynarod. Kartelu Stali.

Najwyższą instytucją jest Centralne Biuro Sprzedaży i Podziału („L'Office d'Exportation et de Repartition" — „Das Zentrale Verkaufs- und Verteilungsbüro"). Pracami Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału kieruje bezpośrednio Komitet Kierowniczy Kartelu.

Centralne Biuro Sprzedaży i Podziału składa się z pięciu międzynarodowych syndykatów, obejmujących produkcję żelaza sztabowego, żelaza kształtowego, żelaza taśmowego, blach grubych i półfabrykatów. Poza wpływami Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału stoją niezależne międzynarodowe syndykaty rur, szyn i drutu walcowanego, przyczem zaznaczyć trzeba, że zarówno do Syndykatu Rur jak i Syndykatu Szyn należą producenci angielscy i amerykańscy, którzy do Międzynarod. Kartelu Stali nie przystąpili.

Zadaniem każdego z syndykatów zrzeszonych w Centralnem Biurze Sprzedaży i Podziału jest prowadzenie kontroli produkcji zrzeszonych członków Kartelu. Na czele poszczególnych syndykatów stoi Komitet Dyrekcyjny, wyposażony w prawo interwenjowania, gdyby któryś z członków przekroczył przyznaną mu kwotę eksportową.

Wymienione syndykaty odbywają wspólne posiedzenia, na których opracowują plany działania.

Rozdział zamówień pomiędzy klientów danej grupy terytorjalnej spoczywa w rękach odnośnych syndykatów terytorjalnych. Jedynie w wypadkach, gdy w jakiemś państwie niema danego syndykatu, producenci porozumiewają się bezpośrednio z Centralnem Biurem Sprzedaży i Podziału.

Siedzibą Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału, oraz biur syndykatów, wchodzących w jego skład, jest Luksemburg, z wyjątkiem biura Syndykatu Półfabrykatów, które mieści się w Brukseli.

Równocześnie z utworzeniem Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału podwyższone zostały kary konwencjonalne na nadprodukujących członków Kartelu. W tej sprawie postanowiono, że, o ile któryś kraj przekroczy przyznaną mu kwotę eksportową powyżej 5 proc., płaci od każdej ponad kwotę wyeksportowanej tony karę w wysokości 15 szylingów, z wyjątkiem blachy, dla której kara wynosi 10 szylingów.

W związku z nową organizacją Międzynarodowego Kartelu Stali, koła kierownicze Kartelu rozpoczęły żywą akcję, mającą na celu rozszerzenie ram organizacyjnych Kartelu przez wciągnięcie w orbitę jego działalności producentów Anglji, Polski, Włoch, a nawet i Stanów Zjednoczonych.

Pertraktacje te prowadzone są narazie nieoficjalnie, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, do których zwrócił się Kartel z oficjalną propozycją utworzenia wspólnego Kartelu. Narazie jednak pertraktacje te nie dały żadnych rezultatów. Pertraktacje z Polską utknęły na martwym punkcie wobec wysunięcia przez Polskę słusznych żądań przyznania jej wyłączności na rynku wewnętrznym oraz odpowiedniej kwoty eksportowej. O przystąpieniu Anglji do Kartelu nie może być narazie mowy. Producenci angielscy zajęci są obecnie pertraktacjami nad utworzeniem krajowego związku producentów stali, mającego być rozwinięciem utworzonego niedawno Syndykatu Eksportowego (British Steel Export Co.) i tak długo, dopóki sprawa ta nie zostanie zakończona, trudno jest oczekiwać z ich strony jakiegokolwiek zaangażowania się na terenie międzynarodowym. Podobnie jest i we Włoszech, gdzie niedawno utworzony Związek Stalowni zajęty jest przedewszystkiem pracami wewnętrzno-organizacyjnemi. Co do Amerykanów, to ci odnoszą się bardzo sceptycznie do Kartelu, którego działalność, zdaniem ich, nie dała do tej pory żadnych pozytywnych rezultatów.

W chwili obecnej mamy na rynku światowym trzy grupy eksporterów: Centralne Biuro Sprzedaży i Podziału Międzynarodowego Kartelu Stali, British Steel Export Co. i American Steel Export Co.

Centralne Biuro Sprzedaży i Podziału opiera się o zrzeszoną produkcję Kartelu, która wyniosła w 1929 roku 34 977 ton stali i 32 954 tys. ton surówki. British Steel Export Co. reprezentuje produkcję angielską, która w 1929 r. wyniosła 9 654 tys. ton stali i 7 579 tys. ton surówki. American Steel Export Co. reprezentuje 54 164 tys. ton stali i 42 285 tys. ton surówki wyprodukowanej w 1929 roku w Stanach Zjednoczonych.

Ogólna światowa produkcja stali, która w 1928 roku wynosiła 111.243 tys. ton, wzrosła w 1929 roku do 122 550 tys. ton. Na rynkach zjawiły się pierwsze objawy nadprodukcji. W takim momencie musi powstać pytanie, jak ustosunkują się do siebie trzy wyżej wymienione grupy eksporterów. Możliwe są tu trzy rozwiązania: pełne porozumienie na gruncie no-

wego Międzynarodowego Kartelu, podział rynków, a wreszcie walka.

Pełne porozumienie jest narazie wykluczone. Podobnie bardzo wątpliwe jest, czy udałoby się przeprowadzenie podziału kuli ziemskiej na trzy zamknięte strefy interesów. Pozostaje więc trzecia możliwość — walka konkurencyjna przez obniżanie cen.

Niepomyślne kształtowanie się cen żelaza skłoniło Kartel Stali do obniżenia produkcji, która nastąpiła już w końcu roku ubiegłego. To też możliwość walki konkurencyjnej pomiędzy Kartelem i dwiema pozostałemi grupami eksporterów drogą zniżki cen stanowi dla europejskiej produkcji stali bardzo poważne niebezpieczeństwo, którego należy uniknąć wszelkiemi możliwemi sposobami.

W takich warunkach stają się jasne przyczyny, które skłoniły Międzynarodowy Kartel Stali do utworzenia Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału. Ma ono być w pierwszym rzędzie bronią, zdolną przeciwstawić konkurencji angielskiej i amerykańskiej zorganizowaną akcję producentów europejskich.

Z chwilą utworzenia Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału, sprawa kwot produkcyjnych, która przez cały dotychczasowy trzyletni okres istnienia Kartelu była naczelnem zagadnieniem i głównym tematem obrad Kartelu, schodzi na drugi plan, a na czoło wysuwa się sprawa cen wytworów hutniczych i zagadnienie możliwości eksportowych europejskich producentów stali.

W związku z utworzeniem Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału powstało nowe zagadnienie; jest niem kwestja zorganizowania handlu żelazem i poddanie go kontroli producentów.

Dążeniem Centralnego Biura Sprzedaży i Podziału jest podporządkowanie sobie hurtowników i zobowiązanie ich do niesprzedawania poniżej pewnych ustalonych cen minimalnych, oraz usunięcie w handlu żelazem wszelkiego rodzaju pośredników, a to celem ustabilizowania cen żelaza, które zwłaszcza w ostatnich czasach podlegają często bardzo wahaniom niekorzystnym zarówno dla producentów jak i konsumentów.

(„Przemysł Metalowy") *St. Gruchała.*

Z XII. Zjazdu Gazowników i Wodociągowców

(w) W dniach 8—11 maja włącznie odbył się w Drohobyczu XII. Zjazd Gazowników i Wodociągowców. Program Zjazdu był następujący:

Dnia 8 maja o godz. 16 w sali ratuszowej w Drohobyczu otwarcie Zjazdu przez przewodniczącego Zrzeszenia, przemówienie powitalne i wybór Prezydjum Zjazdu. Następnie sprawozdanie z wykonania uchwał XI. Zjazdu i referaty prof. Witkiewicza, inż. Wandycza, Szczepki i Buzka.

Dnia 9 maja i 10 maja obrady w sekcjach: gazowej i wodociągowej. Dnia 10 maja o godz. 13: wspólna fotografja i wyjazd do rafinerji nafty Polmin, celem jej zwiedzenia. O godz. 16.30 powrót do Drobycza i walne zgromadzenie Zrzeszenia Gazowników i Wodociągowców Polskich. O godz. 18.30 walne zebranie Związku Gospodarczego Gazowni i Zakładów Wodociągowych w Państwie Polskiem. Dnia 11 maja o godz. 9 zebranie plenarne. Referat inż. Derynga o roli gazownictwa w rozwoju i postępie ogólnej gospodarki węglowej. O godz. 10.30 uchwalenie rezolucji i zamknięcie Zjazdu. Po śniadaniu o godz. 13.30 zwiedzanie kopalni w Daszawie, o godz. 15 odjazd do Stryja.

Zjazd udał się jak najlepiej tak pod względem liczby uczestników (200) jak i ilości tematów dyskusyjnych. W licznych referatach, wygłoszonych przez znakomite osobistości, wszechstronnie omówiono całokształt zagadnień, związanych z zawodem gazowników i wodociągowców polskich. M. in. poruszono sprawę higjeny w związku z potrzebą zaopatrzenia miast w wodę i doprowadzenia gazu rurociągami dalekosiężnemi do najodleglejszych ośrodków mieszkalnych. Sprawy energetyczne omówili: prof. Politechniki Lwowskiej Witkiewicz i inż. Deryng z Warszawy. Wiele uwagi poświęcono sprawie używania betonu do kanalizacji, oczyszczania wód ściekowych w domach i małych osiedlach. O zastosowaniu gazu ziemnego we Lwowie o rozkładzie chemicznym gazu ziemnego i gazolu w aparatach gazowni lwowskiej wygłosili odczyty pp. inż. Kaz. Żardecki, dyrektor gazowni lwowskiej i inż. Emil Piwoński. Po zamknięciu Zjazdu uczestnicy urządzili wycieczkę do Daszawy, największej w Polsce dzisiejszej kopalni gazu ziemnego i rurociągi, które gaz ten doprowadzają do Lwowa i do Zagłębia Borysławskiego.

Następny Zjazd Gazowników i Wodociągowców odbędzie się w Warszawie w maju 1931 r.

Jubileuszowa Wystawa Ruchoma w Bydgoszczy

W roku 1910 dla propagowania wytwórczości rodzimej zorganizowano w Warszawie Wystawę Ruchomą Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego, która aż do wybuchu wojny w roku 1914 odwiedziła prawie wszystkie większe miejscowości b. Kongresówki, urządzając przeszło 100 wystaw. W roku 1925 w Wolnej i Odrodzonej Polsce po przerwie, spowodowanej wojną światową, wznowiono pracę Wystawy Ruchomej. W przeciągu niespełna czterech lat do października 1929 roku urządzono już 80 postojów. Wystawy ruchome, łącznie z przedwojennemi, zwiedziło przeszło 2.000.000 osób ze wszystkich sfer społeczeństwa, zatem zasługa ich w propagowaniu konsumcji wytworów krajowych jest godną pełnego uznania.

W czasie od 1 do 22 czerwca r. b. odbędzie się w Bydgoszczy pod protektoratem Ministerstwa Przemysłu i Handlu Jubileuszowa Wystawa Ruchoma Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego a wnioskując ze zgłoszeń do obesłania, zainteresowanie tą imprezą jest dość znaczne. Termin zgłoszeń upłynął wprawdzie 15 maja, lecz o ile będzie możliwem i przeznaczone pod wystawę miejsce zezwoli, Zarząd W. R. spóźnione zgłoszenia uwzględni.

W skład Komitetu Honorowego Wystawy Jubileuszowej wchodzą pp.: Dr. Ludwik Begale, starosta krajowy w Poznaniu, inż. Czesław Klarner, prezes Izby Przem.-Handl. w Warszawie, Józef Kożuchowski, wiceminister Przemysłu i Handlu, i Dr. Bernard Śliwiński, prezydent miasta Bydgoszczy, oraz szereg innych wybitniejszych osobistości.

Spis wystawców

branży metalowej, maszynowej, radjo- i elektrotechnicznej, ceramicznej, budowlanej i maszyn rolniczych na V. Międzynarodowych Targach w Poznaniu

(Dokończenie.)

Pawlikowski Konrad, Wytwórnia Osełek do ostrzenia kos, Świecie — Pomorze, tel. 111. — Osełki własnego wyrobu. **H. 19.**

„Pepege", Polski Przemysł Gumowy, Tow. Akc. Grudziądz, adr. telegr. „Pepege Grudziądz", tel. 377, 388, 397, 628, 629. — Kalosze, śniegowce, obuwie ludowe, sportowe i spacerowe, płaszcze i kurtki nieprzemakalne, tkaniny gumowane, opony i dętki, wszelkiego rodzaju techniczne artykuły gumowe. **H. 10 i 19.**

„Perfekt", Wytwórnia Patentowanych Łóżek Dywanowych, Sp. z o. o., Kamienica k. Bielska, adr. telegr. „Perfekt Bielsko", tel. 27-05. — Łóżka żelazne patentowane, dywanowe i wyściełane materacem. **H. 19.**

„Piła" wł. S. Goldhaber, Poznań, ul. Kwiatowa 6, adr. telegr. „Piła Poznań", tel. 24-83. — Maszyny do obróbki drzewa. **H. 14.**

„Polonia", Wielkopolska Wytwórnia Łóżek Metalowych i Mebli Angielskich, Poznań, ul. Mylna 40, tel. 62-11. — Meble angielskie (metalowe). **H. 19a.**

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe, S. A., Biała koło Bielska, ul. Leszczyny 603, adr. telegr. „Akumulatory Bielsko", tel. 20-43 — Bielsko. — Akumulatory elektryczne, ołowiane do oświetlenia, siły, lokomotyw elektrycznych, wózków elektrycznych, oświetlenia wagonów, telegrafów, telefonów, samochodów, radjo. **H. 14.**

Popelka Alfred, Królewska Huta, ul. św. Jacka 15, adr. telegr. „Popelka Królewska Huta", tel. 15-21. — Aparaty do konserwowania, strugarki do kartofli, kalendarze metalowe. **H. 19.**

„Powielacz Krajowy „Rekord", Wytwórnia Józef Diatłowicki, Łuck, ul. Jagiellońska 48, adr. telegr. „Diatłowicki Łuck". — Powielacze krajowe „Rekord". **H. 6.**

Rausch H., Toruńska Fabryka Szyldów i Stempli, Toruń, ul. Mostowa 16, adr. teleg. „Rausch Toruń", tel. 14-09. — Szyldziki metalowe, drukowane, lane, tłoczone, marki rowerowe, grawury ręczne i maszynowe, płaskie i plastyczne stemple kauczukowe, metalowe, do laku i do wypalania. **H. 19.**

Rowecki Marjan, Nadinż., Poznań, Pl. Wolności 3, przedstaw. firmy Maschinenfabrik Buckau R. Wolf A. G., Magdeburg, Telegr.-Adr. „Lokomobile Magdeburg", tel. 42-551. — Motory Diesla i lokomobile. **T. O.**

Schichau F., G. m. b. H., Schiffswerft, Maschinenfabrik, Stahl- und Eisengiesserei, Lokomotiv-Fabrik, Danzig und Elbing, Tel.-Adr. „Schichau Danzig", Tel. Dzg. 279-51. — Maszyny budowlane, modele dróg pływających, modele okrętów, próby odlewów żelaznych i stalowych, rysunki i obrazki z przemysłu maszynowego. **H. 14.**

Schild Gustaw, Breslau, Bohrauerstr. 28. Tel. 379-20. — Aparaty do konserwowania, maszynki do strugania ziemniaków i owoców. **H. 19.**

Schmidt Marjan, Wytwórnia Klatek, Poznań, ul. Dąbrowskiego 52, tel. 69-61. — Klatki do ptaków, papug, gołębi i wyroby galanterji. **H. 19.**

Schnöring O. & F. Schwenke (Niemcy) przedstaw. firma Paul Schnettler, G. m. b. H., Dresden N. 15, Planitzstrasse, Telegr.-Adr. „Sensenvertrieb Dresden", tel. 563-51. — Kosy, łopaty, szufle, widły, łyżwy, zamki, wyroby stalowe. **H. 19.**

Stein Josef & Co., Plomben u. Metallwaren-Fabrik, Wien XV, Akkonplatz 5 u. 6, Telegr.-Adr. „Plombenstein Wien", Tel. B. 39-3-34. — Plomby z blachy stalowej, obcęgi do plombowania, specjalność skarbonki domowe we formie książek. **H. 19.**

Sochaczewski L., Breslau, Viktoriastr. 95, tel. 355-78. — Kosy, widły i łopaty. **H. 19.**

„Svea", Towarzystwo Handlowe, S. A., Warszawa, Nowy Świat 42, adr. telegr. „Sveapol", tel. 19-42 i 17-79, przedstaw. firm „Munktells" Mek. Verkst. Aktiebolag, Eskilstuna, A. B., „Avancemotor", Eskilstuna, A. B., „Oeverum Brük", Oeverum (Szwecja). — Traktory ropowe i młócarnie „Munktells", traktory ropowe „Avance", narzędzia przyczepne do traktorów „Oeverum". **T. O.**

Sztarkopf i Sztykgold, Warszawa, Złota 50, tel. 204-14. — Lampy elektryczne i naftowe. **H. 14 i 13.**

The Hoffman Pressing Machine Corporation, Paris, Boulevard Voltaire 32, adr. telegr. „Parhoffco Paris". — Maszyny do prasowania. **H. 10.**

„Tudor" Zakłady Akumulatorowe S. A., Warszawa, ul. Złota 35, oddział w Poznaniu, ul. Mostowa 4a, adr. telegr.: „Akumulatory", tel. 11-67. — Akumulatory wszelkiego rodzaju i wyroby kanczukowe i gumowe. **H. 14.**

Tuszewski Fr. i Blum A., Pług Parowy, Fabryka Maszyn, Poznań, ul. Grunwaldzka 21, adr. telegr.: „Paropług Poznań" tel. 68-16, 62-23, przedstaw. John Fowler et Co, Leeds Ltd. (Anglja). — Maszynę do orki parowej i motorowej „Diesla", pług do orki parowej i walec drogowy. **T. O.**

Ulatowski Jan Nep., Poznań, ul. Ogrodowa 20, przedstaw. firm Pickhardt & Gerlach, T. z o. p., Werdohl (Niemcy), Gust. Hüttebränker, Lüdenscheid i. W. (Niemcy), Georg Sieke, Berlin (Niemcy). — Rury, listwy mosiężne i bednarkę, uszlachetnioną, okucia meblowe, płyty mosiężne. **H. 19.**

Urbaniak Władysław, Wytwórnia Łodzi, Poznań, Droga Dębińska 10, tel. 33-54. — Łodzie wszelkich typów, jak żaglówki, motorówki, oraz łodzie wioślarskie, fornierowe i klepkowe. **H. 19.**

Vereinigte Deutsche Nickel-Werke, Sp. Akc., Paruszowice G. Śl., adr. telegr. „Nickelwerk Paruszowice", tel. Rybnik 61. — Piece kąpielowe do opalania drzewem i węglem. **H. 19.**

Waldyn Henryk, Kraków, ul. Felicjanek 5/7. — Galanterję z bronzu jak figury, kałamarze i t. p. a także roboty kościelne jak kielichy, lichtarze i t. p. **H. 5.**

Web J. u. Leo Münzer (Leo Münzer) Wien XVIII, Haizingergasse 17, Vertretungen: Teply et Gold, Hans Mages. — Galanterję skórzaną, artykuły podróżnicze, artykuły sportowe dla psów, skóry samochodowe i meblowe. **H. 10.**

Wielkopolska Fabryka Wyrobów Metalowych, Poznań, ul. Marszałka Focha 80, tel. 63-40. — Zgrzebła do koni i bydła, szufelki do węgli i śmieci, blachy do placka, haki do łóżek, pierścienie do kos, grabie żelazne, szpadelki, szufelki i grabki dziecięce. **H. 19.**

Wielkopolska Wytwórnia siatek drucianych i płotów, „Szach — Mat", Poznań, ul. Dąbrowskiego 129, tel. 55-53. — Siatki, klisze, rysunki. **T. O.**

Zoellner Werke, A. T., Berlin (Niemcy), przedstaw. J. Szwarcman, Warszawa, ul. Próżna 9, tel. 284-10. — Aparaty do rozpylania farb, lakierów, lakiery olejowe i nitrocelulozowe drogowskazy. **H. 19.**

Związkowa Centrala Maszyn, S. A. Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 16, adr. telegr. „Cemata Poznań", tel. 22-80, 22-89, 56-06, przedstaw. firm H. Cegielski S. A., Poznań, „Unia" Grudziądz, Massey-Harris, Toronto-Kanada (Ameryka), Aktiebolaget Separator, Sztokholm (Szwecja). — Maszyny i narzędzia rolnicze oraz mleczarnie ręczne i parowe. **T. O.**

Żuromski N. i S-ka, Wytwórnia Puszek, Poznań, ul. Półwiejska 30. — Aparaty do kawy palonej, kakao i herbaty. **H. 19.**

Sprawy podatkowe

WYROK NAJWYŻSZEGO TRYBUNAŁU ADMINISTRACYJNEGO W SPRAWIE ODPISYWANIA NA STRATY NIEŚCIĄGALNYCH NALEŻNOŚCI.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wydał dnia 2 października 1929 r. (L. R. 4780/27) wyrok w sprawie jednego z towarzystw akcyjnych w Łodzi, które zaskarżyło orzeczenie władz skarbowych w przedmiocie wymiaru podatku dochodowego za rok 1925.

Z uwagi na zasadnicze znaczenie tego wyroku, podajemy poniżej w skróceniu przebieg sprawy i powody wyroku.

Tow. Akc. X w Łodzi przy sporządzaniu zeznania o dochodzie na rok 1925 spisało na straty sumę 40.396 zł wierzytelności z protestowanych w 1924 r. weksli, po uprzedniem stwierdzeniu niewypłacalności dłużników.

Izba Skarbowa przy ustalaniu podstawy wymiaru podatku, doliczyła tę spisaną na straty sumę do zysków bilansowych, a odwołanie Tow. Akc. X do Ministerstwa Skarbu nie zostało uwzględnione, przyczem Ministerstwo orzekło, że protest weksli może być dowodem nieściągalności pretensji tylko w związku z innemi dokumentami, stwierdzającemi albo upadłość dłużnika, albo rozliczenie się dobrowolne z dłużnikiem, albo bezskuteczność procesu sądowego.

W skardze do Najwyższego Trybunału Administracyjnego Tow. Akc. X zarzuciło, że Ministerstwo Skarbu, uznając sam fakt protestu weksli za niewystarczający dowód nieściągalności wierzytelności, pominęło inne przytoczone w odwołaniu okoliczności faktyczne.

OBNIŻENIE KAR ZA ZWŁOKĘ Z 24% DO 18% W STOSUNKU ROCZNYM.

W związku z obecną trudną sytuacją gospodarczą p. Minister Skarbu zarządził na zasadzie art. 4 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r., aby od wszelkich wpłat, uskutecznianych w okresie od 24 kwietnia do 31 sierpnia r. b. na poczet nieodroczonych i nierozłożonych na raty zaległości w podatkach bezpośrednich i opłatach stemplowych, bez względu na czas ich powstania, pobierano obniżone kary za zwłokę w wysokości 1 i ½% miesięcznie, licząc od ustawowego terminu płatności. Po upływie powyższego terminu, t. j. poczynając od 1 września r. b. należy od wpłat, uskutecznianych na poczet wyżej wymienionych zaległości, pobierać kary za zwłokę w pełnej wysokości, t. j. 2% miesięcznie, począwszy od ustawowego terminu płatności.

PODATEK BEZPOŚREDNI W KWIETNIU R. B.

Jak wynika z tymczasowych zestawień obrotów kasowych, wpływy Skarbu Państwa z podatków bezpośrednich w kwietniu r. b. wyniosły ogółem 63.028 tys. zł. W marcu r. b. wpływy skarbu państwa z bezpośrednich podatków zwyczajnych wynosiły — 56.326 tys. zł.

Wpływy z podatku gruntowego wyniosły w kwietniu r. b. 5.358 tys. zł wobec 4.874 tys. zł w marcu r. b., z podatku od nieruchomości miejskich i niektórych wiejskich — 3.839 tys. zł, wobec — 5.661 tys. zł w marcu r. b., z podatku przemysłowego — 13.492 tys. zł, wobec 20.014 tys. zł w marcu r. b. z podatku dochodowego — 34.806 tys. zł wobec 19.812 tys. zł w marcu r. b., z podatku wojskowego 99 tys. zł wobec 151 tys. zł w marcu r. b., z podatku od kapitałów i rent 682 tys. zł wobec 1.424 tys. zł w marcu r. b., z zaległości podatków zniesionych — 29 tys. zł wobec 2 tys. zł w marcu r. b., z odsetek za zwłokę oraz z należytości egzekucyjnych i grzywien — 2.723 tys. zł wobec 4.388 tys. zł w marcu r. b.

Kronika gospodarcza

DONIOSŁE UCHWAŁY KOMITETU EKONOMICZNEGO MINISTRÓW.

Dnia 16 bm. odbyło się pod przewodnictwem p. premjera Sławka kolejne posiedzenie Komitetu Ekonomicznego Ministrów, na którem powzięto szereg uchwał, dotyczących bieżących spraw gospodarczych. M. in. zatwierdzono umowę, związaną z eksploatacją portu w Gdyni. Dalej Komitet Ekonomiczny powziął uchwałę, polecającą wszelkiego rodzaju skomercjalizowanym wytwórniom państwowym nieprzyjmowanie zamówień prywatnych, a to w celu ułatwienia sytuacji prywatnym przedsiębiorstwom. Jednocześnie Komitet Ekonomiczny Ministrów postanowił zbadać szczegółowo wszystkie nieskomercjalizowane warsztaty wytwórczości państwowej w celu stwierdzenia, które z nich można bez uszczerbku dla dobra państwa zlikwidować, które zaś w tej dziedzinie ograniczyć. Wreszcie Komitet Ekonomiczny Ministrów w oddzielnej uchwale stwierdza, że urzędy państwowe, zakłady lub instytucje, będące własnością, lub pod nadzorem państwa, instytucje samorządu terytorjalnego i samorządowe instytucje prawa publicznego nie powinny tworzyć, lub rozwijać nowych działów produkcji, o ile w danej dziedzinie wytwórczość przemysłu krajowego może dostarczyć potrzebnych produktów w dostatecznej ilości i jakości.

POŁOŻENIE FINANSOWE P. K. P.

Wpływy P. K. P. z przewozów w ostatnich czasach jeszcze bardziej zmalały tak, że w kwietniu P. K. P. musiały sobie dopożyczyć 5 000 000 zł w Ministerstwie Skarbu.

POSIEDZENIE RADY ZWIĄZKU POLSKICH PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH.

W początkach czerwca rb. odbędzie się posiedzenie Rady Związku Polskich Przemysłowców Metalowych. Na posiedzeniu omówione będą sprawy organizacyjne, a ponadto poszczególni członkowie Rady złożą sprawozdania ze stanu przemysłu metalowego w miesiącach ostatnich. Jak wiadomo, w styczniu rb. w stosunku do stycznia 1929 r. produkcja w przemyśle metalowym spadła o 21 procent. Przemysł maszyn rolniczych wykazał jeszcze większy spadek, tak, iż w kilku wypadkach zanotowano zmniejszenie się produkcji ponad 40 procent. Jak słychać, od stycznia sytuacja przemysłu metalowego, o ile nie uległa pogorszeniu, to w każdym razie nie wykazała żadnych tendencyj ku polepszeniu.

BEZPOŚREDNIA ŻEGLUGA MIĘDZY GDYNIĄ I PORTAMI BAŁTYCKIEMI.

„Żegluga Polska" uruchomiła z dniem 1 kwietnia br. regularną linję okrętową dla przewozu towarów pomiędzy Gdynią (z ewentualnem zawijaniem do Gdańska) a portami wschodniego wybrzeża Bałtyku — Rygą, Tallinem (Rewlem i Helsinki) Helsingfrsem, w razie zaś dostatecznej ilości towaru również z Libawą i Windawą. Statki będą ładowały regularnie co dwa tygodnie około 1-go i 15 każdego miesiąca w Gdyni.

W Gdyni PP. „Żegluga Polska" posiada własny skład, w którym magazynowanie towarów, przeznaczonych do wyżej podanych portów lub przychodzących z nich statkami Linji Bałtyckiej, odbywać się będzie na warunkach ulgowych, znacznie poniżej stawek liczonych za magazynowanie przez porty konkurencyjne, jak Gdańsk i Szczecin, przyczem ogólnie znanem jest, że koszta przeładunku w Gdyni są niższe niż koszta w portach sąsiednich. Utworzenie Linji Bałtyckiej ułatwia polskiemu handlowi i przemysłowi penetracje na rynki wschodniego wybrzeża Bałtyku przy korzystaniu wyłącznie z polskich środków przewozowych.

WYWÓZ WĘGLA W KWIETNIU.

Wywóz węgla w kwietniu rb. zwiększył się w porównaniu z wywozem dokonanym w marcu rb. o 40 tys. ton, tj. o 4.79 proc. więcej. Wywóz ten wyniósł w kwietniu rb. 875 000 ton. Z ilości tej wyekwipowano na rynki północne 479 tys. ton, a więc o 62 tys. ton więcej niż w marcu, do Austrji, Węgier i Czechosłowacji — wywieziono 200 tys. ton, a więc o 6 tys. ton mniej. Do pozostałych krajów łącznie z węglem okrętowym wyeksportowano 179 tys. ton, a więc o 17 tys. ton mniej, niż w marcu rb. Wywóz do Gdańska wyniósł 17 tys. ton.

Przeciętnie dziennie wysyłano zagranicę w kwietniu rb. blisko 35 tys. ton, a zatem o ca. 3 tys. ton węgla więcej, niż w marcu rb.

Przeładunek węgla w portach polskich, a więc w Gdyni i Gdańsku wyniósł w kwietniu rb. 593. tys. ton, a więc zwiększył się o 46 tys. ton. W Gdańsku przeładowano 380 tys. ton, wobec 360 tys. ton w marcu rb., a w Gdyni — 213 tys. ton, wobec 187 tys. ton w marcu rb.

Ulgi przejazdowe dla X. Targów Wschodnich na kolejach polskich, czechosłowackich i austrjackich

Ministerstwo Komunikacji przyznało uczestnikom Jubileuszowych X. Międzynarod. Targów Wschodnich, które się odbędą od 2 do 16 września, ulgi przejazdowe na wszystkich kolejach polskich w pociągach wszelkiej kategorji, bez osobnej dopłaty do pociągów pospiesznych, w wysokości 50 proc. zniżki w drodze powrotnej ze Lwowa. Wystawcom przysługiwać będzie nadto prawo bezpłatnego transportu powrotnego eksponatów, w razie niesprzedania ich na Targach.

Na podstawie specjalnego zezwolenia Generalnej Dyrekcji austrjackich Kolei Związkowych i Dyrekcji czechosłowackich Państwowych Szlaków Kolejowych, korzystać będą zagraniczni uczestnicy tegorocznych Targów Wschodnich tak z Austrji i Czechosłowacji, jak z innych państw obcych w przejeździe tamtejszemi linjami do Polski, ze zniżek kolejowych w wysokości 25 proc. w Austrji, zaś 33 proc. w Czechosłowacji w drodze do Lwowa i zpowrotem. Na linjach kolejowych obu tych państw dopuszczalny będzie również bezpłatny transport powrotny niesprzedanych na Targach eksponatów.

Zniesienie opłat wizowych dla uczestników międzynarodowych targów

Jak się z autentycznego źródła Zarząd Targów Wschodnich dowiaduje, ma w najbliższym czasie nastąpić nowelizacja przepisów o opłatach za wizy paszportowe, które przewidywać będą odtąd zgóry zwolnienie od opłat wszystkich osób, udających się z zagranicy do Polski, celem zwiedzenia lub wzięcia udziału w targach o znaczeniu międzynarodowem. Wobec tego zagraniczni uczestnicy tegorocznych Jubileuszowych X. Międzynarodowych Targów Wschodnich korzystać będą po raz pierwszy z bezpłatnej wizy wjazdowej do Polski, na podstawie ogólnie obowiązującego przepisu ustawowego, który reguluje sprawę tę raz na zawsze, bez osobnego już, jak dotąd, ad hoc zarządzenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

M. W. K. T. a imprezy sportowe

Biorąc pod uwagę, że niektóre gałęzie sportu jak: narciarstwo, żeglarstwo, kolarstwo, sporty motocyklowe, samochodowe etc. posiadają olbrzymie znaczenie dla rozwoju ruchu turystycznego w Polsce, Dyrekcja Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu postanowiła włączyć do programu M. W. K. T. także dział sportów.

Dział ten umieszczony będzie w Sekcji Turystyki Krajowej, która na Wystawie zorganizowana będzie regjonalnie. Jako regjon przyjęty będzie teren poszczególnego województwa.

W związku z powyższem jest pożądane, aby wszystkie związki sportowe wydały swym podległym organom polecenia, mające na celu zachęcanie ich do udziału w Wystawie oraz współpracy z wojewódzkiemi komitetami M. W. K. T. w organizacji pokazów regjonowych.

Byłoby też nader wskazane i celowe zorganizowanie w Poznaniu z inicjatywy Związku Polskich Związków Sportowych podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki (od dnia 6 lipca do dnia 10 sierpnia b. r.) szeregu imprez sportowych o charakterze ogólnopolskim.

Udział Jugosławji w M. W. K. T.

Jak donoszą z Belgradu, stanowisko, jakie zajęły urzędowe czynniki jugosłowiańskie w stosunku do M. W. K. T. w Poznaniu jest bardzo przychylne. Są wszelkie dane za tem, że naskutek zaproszenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Jugosławji w M. W. K. T. wezmą udział: Ministerstwo Komunikacji przez Zarząd Komunikacji Rzecznej i Morskiej i Generalną Dyrekcję Kolei Państwowych, Ministerstwo Spraw Wojskowych przez Komendę Lotnictwa, Ministerstwo Przemysłu i Handlu przez swoją Sekcję Turystyczną oraz Ministerstwo Robót Publicznych przez Sekcję Budowy Dróg. Poza tem bardzo przychylnie do Wystawy ustosunkowały się: Stow. „Żegluga Adrjatycka", Stow. „Obrona Adrjatyku", Biuro Podróży i Turystyki „Putnik", gminy miast: Belgradu i Zagrzebia oraz kluby automobilowe z Belgradu, Zagrzebia i Ljubljany.

W najbliższym czasie z inicjatywy jugosłowiańskiego ministra Spraw Zagranicznych i prezydenta m. Belgradu utworzony będzie specjalny Komitet dla opracowania planu wystąpienia Jugosławji na M. W. K. T.

Upadłości i odroczenia wypłat

Upadłości.

Warszawa:

Abram Rosenbaum, artyk. elektrotechniczne, ul. Żabia 9; komisarzem jest sędzia Tadeusz Krafft, kurat. adw. I. Tenczyn, ul. Targowa 44.

Biuro urządzeń rolnych, kółek rolniczych, ul. Zielna 19, w upadł.; syndycy Hieronim Bańkowski i adw. Gintowt i Machnicki.

Inne miasta:

Antoni Skrzypiński, wł. Biura Budowlanego w Poznaniu, ul. Obornicka 36; zarządca masy jest Zygmunt Gizella.

Odroczenia wypłat.

Warszawa:

Kuźnickie Zakłady Górniczo-Przemysłowe do 7. 7. rb.; komis. jest sędzia Ambrożewicz, nadzorcą Zdzisław Byczkowski, Aleja Jerozolimska 37.

Inne miasta:

Firmie **Franciszek Janiszczak**, Fabryka Mebli w Swarzędzu, udzielono odroczenia wypłat na przeciąg *3* miesięcy i to od *12* kwietnia 1930 do 12 lipca 1930. Nadzorcą sądowym mianowano Zygmunta Gizellę w Poznaniu, ul. Spokojna 11.

Parowa Fabryka Listew, Sobociński w Czersku. Umarza się postępowanie zapobiegawcze wobec upływu terminu odroczenia wypłat.

WŚRÓD WYDAWNICTW

Ukazał się Nr. *1/2* organu Izby Handlowej Polsko-Italskiej: **„Polonja-Italja"**, który rozpoczął czwarty rok swego istnienia. Na treść tego numeru składają się artykuły następujące: L. P.: Międzynarodowe Targi w Medjolanie; Dr. Adam Rose: Plan akcji pomocy dla rolnictwa; Prof. dr. Mario Vergottini: Rozwój banków w Italji; M. M.: Chleb Italji; Dr. Stanisław Senft: Przemysł węglowy w Polsce; I. N. E.: Italski przemysł mas plastycznych; Koleje żelazne w ustroju faszystowskim; Inż. dr. Aleksander Kołtoński: Cud Gdyni; S. K.: Racjonalizacja przemysłu italskiego; I. N. E.: Rynek instrumentów muzycznych w Polsce.

Numer oprócz tego zawiera: Kronikę polską oraz italską, Kronikę kulturalną, Notatki bibljograficzne, Przegląd prasy polskiej i italskiej oraz wykaz ofert.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Wierzbowa 11, telefon: 202-15.

Skrzynka zapytań

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopjowania (zwilżania).

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5421. fabryki, dostarczającej wiaderka emaljowane i blaszane dekoracje dziecięce do zabawy.

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

Nr. 5437. fabryki wyrobów gumowych np. gumy bilardowej.

Nr. 5459. firmy dostarczającej drut platynowy średnicy 0,25 mm.

Nr. 5460. firmy, dostarczającej nowe ewtl. i używane zdatne do użytku maszyny do odlewu rur ołowianych.

Nr. 5470. firmy, wyrabiającej dzwonki do rowerów.

Nr. 5473. fabryki, wyrabiającej areometry lewarowe do mierzenia gęstości kwasu stosowanego do akumulatorów.

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5518. firmy, dostarczającej porcelanowy kit alabastrowy w proszku.

Nr. 5519. firmy, dostarczającej kapsle blaszane do drewnianych trzonków do pilników.

Nr. 5521. firmy, wyrabiającej kosy do żniw (ręczne).

Nr. 5522. firmy, mającej przedstawicielstwo na motocykle.

Nr. 5525. firmy, dostarczającej bębny benzynowe.

Nr. 5526. fabryki, dostarczającej maszynki do palenia kawy.

Nr. 5527. fabryki, dostarczającej młynki do tarcia farb wodnych.

Nr. 5531. firmy, wyrabiającej wielokrążki i windy do podnoszenia ciężarów.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5541. firmy, dostarczającej kluczyki do walizek.

Nr. 5544. firmy dostarczającej przybory do gaszenia ognia np. sikawki, gaśnice pianowe, węże tłoczone do sikawki, bosaki, tłumnic oraz wiadra parciane.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Z ŻYCIA PLACÓWEK

PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

F-a L. Połowczyk, Biuro Handlowe

Pobiedziska

Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy „L. Połowczyk, Biuro Handlowe, Pobiedziska, ul. Poznańska 31", która poleca po cenach konkurencyjnych wszelkie wyroby żelazne i to: liczby do wypalania w drzewie i rogu, wszelkie stemple stalowe, żelazne, metalowe, do wypalania i wytłaczania, dalej haki do ław stolarskich, wózki do worków młyńskie i magazynowe różnej nośności, taczki budowlane cało żelazne, stojaki do umywalek w różnych gatunkach, płytki i szyjki do dziabek (do opielania). Powyższa firma podejmuje się także ustawiania płotów drucianych, żelaznych i t. d. Prócz tego posiada stale na składzie odpadki bawełniane do czyszczenia maszyn i prowadzi dobrze zaopatrzony dział sprzedaży maszyn i narzędzi rolniczych oraz materjałów budowlanych na raty, dzięki czemu zdobyła pełne zaufanie i poparcie wśród tamtejszych rolników. Wspomnieć jeszcze wypada, że firma Połowczyk dostarcza również na dogodnych warunkach wszelkie maszyny kowalskie, jak zgrubiarki, giętarki i t. d., fabrykatów krajowych i zagranicznych.

Nie ulega wątpliwości, że przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe mające zapotrzebowania na powyższe artykuły wykorzystają sposobność korzystnego zakupu. Placówkę wymienioną, zasługującą ze wszechmiar na pełne zaufanie, polecamy poparciu sfer interesowanych. 8898

Opalanie kotłów płomiennych pyłem węglowym

W miarę rozwoju transportu węgla za pośrednictwem urządzeń pneumatycznych, zauważnoo wytworzenie się znacznych ilości drobnego pyłu węglowego o wymiarze 0—0,5 mm. Materjał ten zawierający wysoką wartość opałową okazał się najidealniejszem paliwem dla palenisk pyłu węglowego, ponieważ praca przemiału węgla okazała się tutaj znikomą.

Celem wyzyskania wytworzonego pyłu rozszerzono ostatnio stosowanie palenisk na pył węglowy również i na kotły płomiennicowe, które ze względu na swe własności akumulowania pary jak również ze względu na duże pojemności wody oddać mogą wielkie usługi przy ruchu ze znacznem i nagłem wahaniem w odbiorze pary.

Jednakowoż pomimo te cenne zalety wydajność kotłów płomiennych przy ręcznem zasilaniu rusztu znajduje się jeszcze bardzo często poniżej wydajności kotłów sekcyjnych. To też bardzo często spotkać jeszcze można przy kotłach płomiennych wydajności poniżej 60 proc. Podniesienie tej wydajności możliwe jest jedynie przez opalanie kotła droższym węglem, co pociąga za sobą podrożenie kosztów produkcji pary.

To też z chwilą, gdy uzyskano w kotłach sekcyjnych znaczne wydajności przez spalanie pyłu węglowego, czyniono próby nad zastosowaniem palenisk na pył węglowy również i do kotłów płomiennych. Po nieekonomicznych próbach spalania pyłu węglowego w komorach umieszczonych przed płomiennicą, osiągnięto rozwiązanie pozwalające spalanie pyłu węglowego wprost w płomiennicy, i to w ten sposób, że wytworzone ciepło odbierane zostaje bezpośrednio przez jej powierzchnię ogrzewalną.

W opisanem palenisku przedostaje się mieszanina pyłu i powietrza do specjalnego palnika, w którym dzięki urządzeniu wywołującemu silne wirowanie mieszaniny, następuje dokładne zmieszanie pyłu z powietrzem, a zatem i dokładne spalanie pyłu węglowego.

Ze względu na wysokie temperatury, jakie się tutaj otrzymuje, zaopatruje się przednią część płomiennicy w wygładzinę szamotową oraz w przewał celem ochrony dalszej części płomiennicy, niewyłożonej szamotą, od lepko-płynnego popiołu.

W ten sposób do nieochronionej części płomiennicy przedostać się może jedynie popiół lotny. Zebraną w ochronie szamotowej szlakę wydobywa się ręcznie przez drzwiczki umieszczone w przedniem dnie kotła, podczas gdy pył lotny, zebrany w dalszej części płomiennicy, usuwa się za pośrednictwem umieszczonych we wnętrzu tejże wydmuchiwaczy sadzy.

Również umieszczone są wydmuchiwacze sadzy w bocznych i dolnych kanałach kotła. W wypadkach, gdy nie opłaca się ustawienie specjalnego podgrzewacza powietrza dla podgrzania powietrza dla spalania pyłu, można ustawić do tego celu w kanałach kotła odpowiednio zbudowane wężownice lane. O ile powietrzem takiem wystarczająco dysponujemy, należy je również dostarczyć do młyna dla osuszania pyłu podczas przemiału. Zaznaczyć jednakże należy, że wstępne suszenie węgla przed wejściem do młynków nie jest konieczne, o ile węgiel kamienny zawiera 14 proc. wilgotności, względnie o ile mamy węgiel brunatny zawierający około 30 proc. wilgotności. W wielu wypadkach wystarczy jednym młynkiem zasilać kilka kotłów płomiennych. Doświadczenie wykazało, że w jednym z kotłów o 125 m.² powierzchni ogrz. spalono pył węglowy o ciepliku opałowym 6950 cal., zawierającym 27 proc. części lotnych, 15 proc. popiołu i 2—4 proc. wilgotności, przyczem dla spalania wprowadzono zimne powietrze. Pomimo że kocioł nie posiadał ani podgrzewacza wody, ani też podgrzewacza powietrza, przez co oczywiście przyjąć należy stratę kominową około 22—23 proc., to mimo to otrzymano skutek użyteczny kotła około 70 proc. i zawartość bezwodnika węglowego CO_2 na końcu płomiennicy 14 do 15 proc.

Usuwanie szlaki z przedniej części kotła uskutecznia się 1—2 razy w czasie 8 godzin. Popiół lotny z płomiennicy i kanałów bocznych usuwa się wydmuchiwaczem parowym. Wydmuchiwacze w tylnej części płomiennicy i nad przewałem ogniowym chłodzone

są zimną wodą, która po podgrzaniu przedostaje się do zbiornika wody.

W paleniskach na pył węglowy można spalać węgiel o znacznej zawartości popiołu, dochodzącego nawet do 35 proc., gdyż od ilości tej nie zależy zdolność spalania, lecz jedynie częstość usuwania popiołu.

Przez spalanie pyłu węglowego uzyskać można w przestrzeni ogniowej płomiennicy obciążenia 1—1,2 milj. Kcal/m.^{3}/godz. Biorąc pod uwagę, że wydajność przestrzeni ogniowej wzrasta dwukrotnie szybciej aniżeli wzrost średnicy płomienicowej, przeto dla uzyskania lepszych rezultatów dążyć należy do dużych średnic płomienicy.

Przez zastosowanie palenisk na pył węglowy w kotłach płomiennych uzyskuje się znaczne oszczędności na obsłudze, tak, że całkowity koszt urządzenia amortyzuje się dość szybko.

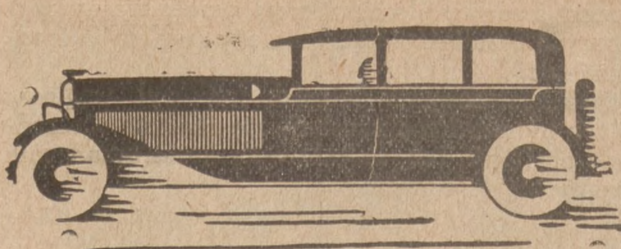
Inż. M. Rz.

Metalizowanie drzewa

W Instytucie do Badania Żelaza w Düsseldorfie pracuje się od 2 lat nad metodą zmetalizowania drzewa. Zapomocą specjalnej metody metalizuje się drzewo dowolnym metalem, np. żelazem, cyną, ołowiem. Okazało się, że drzewo metalizowane ołowiem, oddaje doskonałe usługi przy budowie aparatów roentgenologicznych i urządzeń laboratoryjnych, albowiem deska metalizowana o grubości 2 cm. izoluje równie dobrze jak 4 mm. płyta ołowiana. — Przytem metalizowanie drzewo zachowuje w zupełności swą strukturę i daje się również lekko obrabiać. Także akustyczne własności drzewa polepszają się, jeżeli do metalizowania używać będziemy cyny, co się zapewne wyzyska przy budowie instrumentów muzycznych. Wielkie znaczenie będzie mieć drzewo takie dla celów artystycznych, ponieważ nie podlega działaniu wilgoci i ciepła.

Konserwowanie drzewa przy pomocy prądu elektrycznego i ozonu

Od wieków już pracuje ludzkość nad wynalezieniem rzeczywiście praktycznego sposobu konserwowania drzewa. Jak wiadomo, drzewo składa się z różnych substancyj organicznych, które łatwo mogą ulegać rozkładowi chemicznemu. Rozumie się, że rozkład ten najprędzej rozpoczyna się tylko w pewnych warunkach, w innych natomiast, drzewo możemy traktować jako materjał bardzo trwały i odporny. Jednakże ze względów czysto technicznych nie możemy wyrobów drewnianych używać tylko w tych wypadkach, kiedy zewnętrzne warunki zapewniałyby im dostateczną trwałość. Zazwyczaj drzewo ulega działaniu wilgoci, ciepła lub też zostaje niszczone przez różne pasożyty. W celu ochronienia drzewa przed temi czynnikami, stosowano już od dłuższego czasu pokrywanie go różnemi substancjami ochronnemi. Tak samo w celu zwiększenia trwałości drzewa zaczęto go impregnować ze związkami chemicznemi, przeciwdziałającym rozkładowi. Jak w pierwszym, tak i w drugim wypadku chodzi o to, aby uniemożliwić różnym mikroorganizmom, rozkładającym celulozę, przenikanie do masy drzewnej. Z tego powodu używane do smarowania i impregnacji substancje wszystkie bez wyjątku działały jako czynniki dezynfekujące. Obecnie wprowadzono jeszcze nową metodę uodporniania drzewa przy pomocy prądu elektrycznego, który przepuszcza się przez świeżo ścięte pnie, wywołując w nich chemiczny rozkład niektórych soli i stwarzając takim sposobem specyficzne warunki niedogodne do rozwoju bakteryj. Równocześnie z próbami zastosowania prądu elektrycznego do utrwalania drzewa użyto gazu ozonu (specjalna odmiana tlenu), który z powodu swej wysokiej zdolności utleniającej, działa zabójczo na wszelkie zarodki i tak samo, jak prąd elektryczny, wywołuje pewne zmiany chemiczne w świeżych jeszcze sokach drzewa. Proces chemiczny, który zachodzi przy utlenianiu drzewa, polega też częściowo na wytwarzaniu w nim kwasu octowego i mrówkowego oraz bezwodnika węglowego. Aby działanie prądu było skuteczne, przepuszcza się go przez drzewo przez dwa lub trzy dni, biorąc około 2—3 amper. na 1 m.^{2} w przekroju. Działanie ozonem wymaga dłuższego czasu i musi być przeprowadzane w nieco wyższej temperaturze. Zasadniczo proces ozonowania wymaga 2 lub 3 miesięcy.



Dział Samochodowy

Budowa nowoczesnych autobusowych dworców w Polsce

W maju br. rozpocznie się w Łodzi budowa pierwszych w Polsce wielkich nowoczesnych dworców autobusowych, na których budowę i eksploatację na terenie Łodzi otrzymał wyłączną koncesję Związek Inwalidów Wojennych Rzpl. P. Jeden dworzec stanie na rynku Bałuckiego ,drugi zaś na placu Rejmonta. Oba dworce urządzone będą według wszelkich nowoczesnych wymagań, na wzór podobnych dworców w krajach zachodnio-europejskich.

W budynku dworcowym mieścić się będą m. in. kasy biletowe, biuro informacyjne, poczekalnie, bufety, urząd pocztowo-telegraficzny, przechowalnie bagażu, pierwsze w Polsce biuro dostarczania bagażów z dworców do mieszkań i odwrotnie, garaże, hotel dla szoferów itd.

Każdy z dworców zajmować będzie teren około 5000 m. kw. Budowa trwać będzie prawdopodobnie trzy miesiące i w pierwszych dniach sierpnia projektowane jest uroczyste otwarcie dworców.

W związku z tą budową mimowoli jednak nasuwają się pewne wątpliwości. Mianowicie, jak to już zaznaczyliśmy, *wyłączną koncesję* na dworce te otrzymał Związek Inwalidów Wojennych Rzpl. Polskiej. Z jednej strony powinno nas cieszyć, że choć takim sposobem nasi obrońcy, którzy za Ojczyznę cierpieli i dla Ojczyzny tej postradali swe zdrowie, będą mogli polepszyć swój byt, jednak z drugiej strony powszechne i, że tak powiemy, chroniczne i nałogowe nadużywanie wyłączności koncesyj i monopolów musi mimowoli budzić poważne obawy.

Dobrze, w Łodzi powiedzmy, na dworce autobusowe uzyskali koncesję inwalidzi; czy jednak w innych miastach będzie tak samo? Należy przypuszczać, że zasada monopolizowania jako mocno zaraźliwa zostanie zachowana i nadal przy budowie wszelkich innych dworców autobusowych, jednak inwalidzi z czysto technicznych względów nie będą mogli objąć kierownictwa wszystkiemi naszemi dworcami, a wtedy koncesje dostaną się w inne ręce i takim sposobem na motoryzacji naszego kraju zaczną zarabiać ludzie, którzy dla tej właśnie motoryzacji nic nie zrobili, lub może nawet szkodzili jej różnemi sposobami.

A możeby tak wreszcie dać obywatelom trochę więcej swobody w sprawach natury czysto ekonomicznej i nie oklejać ich etatystycznemi przywilejami? Wiemy przecież, że zasady wolnej konkurencji, wolnego handlu równomiernie rozłożonych podatków są jedynemi czynnikami, mogącemi podnieść w sposób naturalny dobrobyt kraju.

Nowy system budowy dróg

Problem celowej budowy dobrych dróg powinien nas bardzo poważnie interesować z tego powodu, że ze względu na stale wzrastający ruch samochodowy musimy wreszcie i my zająć się rozszerzeniem i ulepszeniem naszej sieci drogowej.

W dziedzinie tej możemy zanotować duży postęp. Mianowicie niedawno zgłoszony został do opatentowania wynalazek tak zw. „system Hałas", nazwany tak od imienia wynalazcy, znanego w budownictwie drogowem fachowca, a polegający na zastąpieniu dotychczasowego bruku z kamiennych kostek regularnych, fabrycznie produkowanemi płytkami mozajkowo-asfaltowemi. Płytki te, stanowią w istocie ulepszony bruk z drobnych kamieni, wprasowanych pod silnem ciśnieniem w elastyczną masę uszczelniającą, tworzącą jednocześnie ich podłoże. Dzięki swej elastyczności płytki mozajkowo-asfaltowe przeciwdziałają wpływowi wstrząsów, jakie w bruku wywołuje ruch kołowy, zwłaszcza samochodów ciężarowych, przez co zwiększają ich trwałość i redukują do minimum potrzebę stałej konserwacji dróg.

Zwolnienie samochodów osobowych od podatku luksusowego

W wyniku akcji interwencyjnej, podjętej przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Łodzi, Urząd Wojewódzki w Łodzi wydał decyzję, stwierdzającą, iż samochody osobowe, służące celom zarobkowym, nie podlegają komunalnemu podatkowi od przedmiotów zbytku. Przychylając się do opinji Izby Przemysłowo-Handlowej, Urząd Wojewódzki stwierdził, iż zarówno z samej istoty podatku od przedmiotów zbytku, jak również z wyraźnego brzmienia art. 21, punkt 3 ustawy z dnia 1. 8. 1923 r. (Dz. U. nr. 94, poz. 747) wynika, że wymienionemu podatkowi podlegać mogą jedynie przedmioty zbytku, służące do osobistego użytku. Oczywiście, pod powyższe określenie nie można podciągać samochodów osobowych, znajdujących się w posiadaniu firm handlowych i przemysłowych, a służących celom zarobkowym.

Jeśliby jednak pomimo powyżej przytoczone przepisy zaszły wypadki nakładania przez poszczególne związki komunalne podatku od przedmiotów zbytku na osobowe samochody, służące celom zarobkowym, podatek ten będzie umarzany przez władze nadzorcze przy załatwianiu rekursów w dotyczącej sprawie.

Przedsiębiorstwa, którym wbrew powyższym przesłankom wymierzono podatek, winny przeto wnieść rekurs, na zasadzie którego pobór podatku zostanie uchylony.

Znów nielegalne szkoły szoferskie

Pisaliśmy już o nielegalnych szkołach szoferskich, pisały o tem też inne pisma, jednak praktyka wykazuje, że mimo ostrzeżenie takie „fachowe" szkoły znajdują wciąż jeszcze dostateczną ilość naiwnych kandydatów. Zwracamy się więc ponownie do naszych Czytelników, zamieszkałych na prowincji, z prośbą, aby zechcieli oni w wypadku ukazania się w ich mieście takiego „lotnego" zakładu naukowego przestrzec zainteresowanych przed niepotrzebnemi wydatkami.

W razie potrzeby z odpowiedniem doniesieniem można zwrócić się nietylko do policji, która niezawsze może skutecznie interwenjować, lecz i do organów Ministerstwa Oświaty, które się tą sprawą poważnie zajęło i w ostatnim czasie wystosowało odpowiedni okólnik o ujawnionych w różnych dzielnicach państwa nielegalnych lotnych szkołach kierowców samochodowych.

W szkołach tych proceder odbywa się w ten sposób, że w mniejszych miastach prowincjonalnych pojawiają się osobnicy, posiadający samochody i werbują uczniów na kursy kierowców samochodowych.

Łatwowierni mieszkańcy dają często posłuch takim nauczycielom, którzy obiecują intratne posady szoferów po ukończeniu urządzonych przez nich kursów.

Po pewnym czasie, kiedy uczniowie mają jeszcze słabe pojęcie o samochodzie i po odbyciu zaledwie kilku jazd próbnych samochodem, lotna szkoła przenosi się do innego miasta. Uczniom daje się zapewnienie, że w najbliższych dniach przybędzie na miejsce wojewódzka Komisja Egzaminacyjna, która wyda dyplomy szoferskie.

Ministerstwo poleciło przeprowadzić przy współdziałaniu władz administracyjnych inspekcję, celem ujęcia kilku grasujących na terenie państwa, lotnych nauczycieli sztuki szoferskiej i pociągnięcia ich do odpowiedzialności za brak koncesji na prowadzenie nauczania.

Rakiety na samochodach wyścigowych jako środek przeciwdziałający poślizgowi na wirażach

Prasa zagraniczna donosi, że kilku sportowców ma zamiar w czasie najbliższych wyścigów użyć w swych samochodach specjalnych rakiet „ratunkowych". Działanie tych rakiet ma polegać na znoszeniu siły odśrodkowej, powodującej tyle nieszczęśliwych wypadków przy gwałtownem skręcaniu na dużej szybkości. Tak samo rakiety mają ratować automobilistę, którego samochód zaczyna zarzucać. Chociaż teoretycznie działanie rakiet w takich wypadkach jest zupełnie zrozumiałe, należy obawiać się, że ich praktyczne zastosowanie ze względów czysto technicznych okaże się, jeżeli nie zupełnie niemożliwem, to w każdym razie bardzo trudnem, a to z powodu gwałtowności działania materjału wybuchowego, który bardzo często zamiast uratowania automobilisty, będzie powodował jeszcze większe pogorszenie sytuacji. Nie jest wykluczone, że rakiety dadzą się zastosować pod warunkiem dalszego chemicznego udoskonalenia materjałów wybuchowych.

Stała wystawa samochodów w Atlantic City

Dobry pomysł reklamowy General Motors Corporation.

W słynnej nadmorskiej miejscowości Atlantic City, zwanej riwierą amerykańską, dokąd rokrocznie przybywa dla odpoczynku — głównie w porze zimowej — setki tysięcy osób z eleganckiego świata, General Motors Corporation uruchomiło od 1926 r. stałą wystawę samochodów swego wyrobu.

Wystawa ta mieści się na „Stalowym Molu" przy słynnym bulwarze „Boardwalk", długości 15 kilometr., ulubionem i modnem miejscu spacerowiczów. Wystawa otwarta jest okrągły rok, ze względu na stale zmieniającą się tam publiczność. Eksponaty zmieniane i przegrupowywane są co miesiąc, by nie nużyły oka zwiedzających, lecz zawsze przedstawiały miłą atrakcję. Według raportów zarządu wystawy, zwiedzająca publiczność rekrutuje się z obywateli państw całego świata.

Za urządzeniem wystawy samochodowej w Atlantic City przemówił nietylko ten wzgląd, że miejscowość tę odwiedza rocznie przeszło 12.000.000 osób, lecz głównie ta okoliczność, iż goście ci przyjechali tam dla odpoczynku, wobec czego mają dużo wolnego czasu i dlatego zwiedzenie wystawy odbywa się w warunkach niezwykle sprzyjających.

Personel wystawy składa się z 35 osób, z których 20 osób to agenci. Głównem ich zadaniem jest rozpowszechnianie wśród bawiącej w Atlantic City publiczności informacyj o samochodach General Motors, oraz wyjaśnianie ewentualnych wątpliwości.

Na wystawie tej znajdują się tylko eksponaty wyrobów General Motors. Charakter porównawczy jest zupełnie wyeliminowany — tak w zakresie produkcji General Motors, jak również i w stosunku do wozów innych fabryk. Takim sposobem wystawa ta traci zupełnie charakter pedagogiczny, stając się właściwie tylko doskonale pomyślaną imprezą reklamową.

Transakcji kupna na wystawie zawierać nie można. Jeśli ktoś ze zwiedzających wyrazi chęć kupna, wówczas nazwisko i adres jego przesyła się przedstawicielowi General Motors odpowiedniego okręgu w celu zawarcia transakcji.

Co robią dobre filtry do oliwy?

Ciekawe dane statystyczne o Buickach. — Góry nieczystości zbierane przez filtry do oliwy.

Jak wydajnie działają filtry do oliwy, przekonują nas obserwacje i wyliczenia poczynione nad filtrami do oliwy w samochodach „Buick". W ciągu czterech lat usunięto, według przybliżonych obliczeń, dzięki filtrom do oliwy, zainstalowanym tylko na Buickach, przeszło 50 wagonów nieczystości, zawartej w oliwie.

Ponieważ obecnie filtry do oliwy znajdują się we wszystkich nowoczesnych samochodach, po jakimś roku ich działania możnaby z zatrzymanych przez nie nieczystości usypać całą górę.

Filtry do oliwy działają w ten sposób, że zatrzymują węgiel, brud i wszelkie obce ciała, mogące znajdować się w oliwie, tak że oliwa dostaje się do poszczególnych części mechanizmu samochodowego w stanie czystym, co zapewnia idealne smarowanie. Dzięki dobremu oliwieniu samochód działa sprawnie oraz lepiej się konserwuje, co nietylko zapewnia właścicielowi większą sumę przyjemności podczas jazdy, lecz i dłuższą służbę wozu. *G. M.*

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Trzy typy przechodniów

Przeprowadzone w ostatnim roku t. zw. „tygodnie chodzenia" po ulicy dały bardzo ciekawy materjał obserwacyjny, który nas może tem bardziej interesować, że właśnie ostatnio zajmowaliśmy się kwestją bezpieczeństwa na jezdni i odpowiedzialnością za różne kolizje rowerzystów z przechodniami, samochodami oraz innemi pojazdami mechanicznemi.

Otóż obserwacje te wykazały, że wśród ogółu przechodniów możemy odróżnić *trzy grupy:* pierwsza grupa to są ci, którzy znają przepisy ruchu ulicznego i do nich się stosują; do drugiej należą przechodnie, nie znający zupełnie przepisów, a do trzeciej — ci, co dobrze znają wszelkie przepisy, ale nie stosują się do nich, bądź też dlatego, że uważają wszelkie przepisy uliczne za ograniczenie praw swobody jednostki.

Pierwsza grupa jest najliczniej reprezentowana wśród ogółu przechodniów.

Trzecia grupa jest wręcz szkodliwa, gdyż prowadzi cichy sabotaż przepisów nielicząc się z tem, że mają one na celu bezpieczeństwo nietylko tych przechodniów, którzy stosują się do podawanych wskazuwek, ale również i szeregu innych osób, które mogą być narażone na wypadki przez nieuwagę, lub lekkomyślność obcych sobie współprzechodniów. Doraźne kary, stosowane przez policję, za łamanie przepisów regulacji ruchu są jedynym sposobem na ten trzeci rodzaj przechodniów.

Pozostaje druga grupka, którą trzeba przedewszystkiem nauczyć zasad regulacji ruchu, a następnie wdrożyć do ich stosowania w codziennej praktyce chodzenia po ulicach. Właśnie w tym celu wielkie miasta Ameryki i Zachodniej Europy urządzają u siebie w pewnych określonych terminach naukę chodzenia po ulicach.

Obowiązkiem instruktorów ruchu jest przedewszystkiem przekonanie ogółu przechodniów, iż jezdnia przeznaczona jest wyłącznie dla ruchu kołowego, a przechodzień, który chwilowo znalazł się na jezdni, powinien starać się czemprędzej z niej usunąć. Dlatego też przechodzenie ulic odbywa się w dobrze zorganizowanych centrach ruchu, tylko w miejscach do tego wyznaczonych. Wszelkie przechodzenie w punktach dowolnych, naraża pieszych na niebezpieczeństwo śmierci, lub conajmniej ciężkiego okaleczenia. Na podstawie zestawień liczbowych zostało stwierdzone, że przeszło 50 proc. wypadków ulicznych było spowodowane tem, że przechodnie usiłowali przejść na drugą stronę ulicy w punktach zabronionych przez policję.

Drugą zasadą, o której powinien pamiętać każdy znajdujący się na jezdni, jest przepis, który pozwala na przechodzenie z jednej strony ulicy na przeciwną tylko najkrótszą drogą, tj. posuwając się po linji prostopadłej do chodników. Wszelkie skracanie sobie drogi przechodzeniem naukos jest bezwzględnie zakazane, tak samo, jak opuszczanie chodników i spacerowanie brzegiem jezdni, gdyż tu pieszy zawadza rowerzystom, którzy muszą trzymać się mimowoli rynsztoków.

Jednak najważniejszą zasadą jest zachowanie się na jezdni z całkowitą pewnością siebie, oraz z dużą dozą zimnej krwi i uwagi. Przechodząc ulicę, nigdy nie należy się cofać, ale iść śmiało naprzód. W razie gdyby droga została zagrodzona, należy stanąć spokojnie, choćby prosto na przechodnia pędził samochód, motocykl, lub rower. Kierowcy tych pojazdów, widząc zdecydowaną i spokojną postawę przechodnia, łatwiej go wyminą, niż w wypadku nerwowego tańczenia.

Przytem najspokojniej trzeba zachowywać się przed rowerzystą, gdyż ten jest w swych ruchach najwięcej skrępowany i może przy wymijaniu spowodować większe nieszczęście, pakując się wprost pod jakiś samochód, który rozumie się w takim wypadku nie zdąży ani skręcić ani zahamować.

W celu usprawnienia regulacji ruchu i ułatwiania przechodniom zorjentowania się w regulacji ruchu ulicznego, umieszczone są na skrzyżowaniach ulic znaki różnego rodzaju, wskazujące, kiedy i w jakim kierunku można przejść przez jezdnię. Znaki te powinny być ustawione w taki sposób, aby zauważenie ich nie zmuszało przechodnia do wykonania pewnego większego wysiłku fizycznego, gdyż stwierdzono, iż w przeciwnym wypadku znak nie spełnia swego zadania. Najlepszego rodzaju znaki, jak wykazały naukowe badania psychotechniczne, są to sygnały świetlne i dzwonki.

Garaże motocyklowe

Czytamy wciąż o różnych nowoczesnych garażach samochodowych, lecz do dziś nikt jeszcze nie pomyślał o jakichś garażach dla motocykli.

Co, garaże dla motocykli, zdziwi się Czytelnik! A poco to, przecież motocykl można doskonale trzymać w przedpokoju własnego mieszkania.

Tak można, jeżeli się mieszka na parterze w własnej kamienicy, lub wili, jednak trzymanie w przedpokoju tej maszyny w wypadkach, kiedy się mieszka na piątem piętrze, przyczem zamiast wygodnej windy, na górę dostawać się trzeba wąskiemi i pokręconemi schodami, jest praktycznie niemożliwe. Rzeczywiście, proszę popróbować zanieść, lub wtoczyć motocykl na takie schody. Co, ciężko?" Tak, i nawet bardzo.

Rozumie się, że w takich warunkach korzystanie z dobrodziejstw motocykla jest praktycznie wykluczone.

Obecnie brak tych garaży odczuwamy jeszcze w słabym stopniu z tego prostego powodu, że motocykl u nas jest jeszcze bardzo mało popularny i korzystają z niego tylko ludzie zamożniejsi, których stać na własnego oddźwiernego do dźwigania ciężkiej maszyny, lub też na budowę jakiej szopy w podwórzu. Za parę lat jednak i u nas motocykl się spopularyzuje, a wtedy z jego usług korzystać będą nietylko właściciele „własnych will", lecz i szeroki ogół mniej zamożny i mniej wygodnie mieszkający obywatele. Jak wtedy rozwiązać kwestję garażowania?

Radykalnie kwestję tę rozwiązał jeden z naszych znajomych. Po kilku próbach dźwigania ciężkiej maszyny po schodach, postanowił on zbudować sobie garaż własnego pomysłu i w tym celu zamówił sobie mocne żelazne pudło, która kazał przymurować do ściany w podwórzu kamienicy. Pudło to, zaopatrzone w solidne zamki, doskonale spełniało rolę prowizorycznego garażu, a mieszkańcy kamienicy, których ten pomysł ogromnie zainteresował, automatycznie zamienili się w stróżów cudzego mienia, gdyż wciąż patrzyli na nowozbudowany „garaż", uniemożliwiając takim sposobem wykradzenie motocykla.

Rozumie się, że budowanie garażu motocyklowego własnym „przemysłem" pociąga za sobą niepotrzebne wydatki z tego powodu, że wykonanie pudła na specjalne zamówienie jest znacznie więcej kosztowne, niż seryjna robota. Obecnie rozumie się, z powodu małej liczby motocyklistów w Polsce, trudno postarać się o rzeczywiście celowe uruchomienie fabrykacji „ściennych garaży motocyklowych", jednakże czas już o tem pomyśleć, aby za jakiś rok nie zacząć sprowadzać podobnych pudeł z zagranicy.

Pradziadek nowoczesnego motocyklu

Dziś w dobie motoryzacji kraju, w czasach, kiedy na rynku zaczynają cieszyć się dużem powodzeniem motocykle 4- a nawet 5-cylindrowe, wartoby przypomnieć datę 1892 r., kiedy to został zbudowany *„pierwszy naftą napędzany bicykl"*. Opis tej maszyny znajdujemy w czasopiśmie „Deutscher Hausschatz". Treść tego opisu jest następująca:

„Bicykl naftą napędzany, wyróżnia się niezwykle lekkim i elastycznym biegiem, który jest spowodowany przedewszystkiem nieprzerwaną pracą silnika. Silnik zastosowany do tego bicyklu, obracający się wspólnie z kołem tylnem, na którym jest przymocowany pomiędzy szprychami, posiada 5 cylindrów, umocowanych w kształcie gwiazdy. Jak we wszystkich silnikach naftowych, tak i tu energję ruchu otrzymuje się naskutek wybuchu mieszaniny powietrza i pary naftowej. Powietrze ssane przez silnik przechodzi przez filtr. Nafta jest doprowadzana do silnika ze zbiornika, obejmującego koło tylne w kształcie błotnika; mieszanina dostaje się do komory spalinowej przy pomocy rurki, mającej połączenie z każdym cylindrem. Dopływ mieszanki do poszczególnych cylindrów jest regulowany przy pomocy zaworu ssącego. W części górnej komory wybuchowej pomiędzy dwoma biegunami przeskakuje iskra elektryczna, która zapala mieszankę. Iskrę otrzymuje się od cewki indukcyjnej, przykrytej osłoną ebonitową, umieszczonej u góry na kierownicy. Prąd jest doprowadzony do cewki od baterji ogniw bunzenowskich, umieszczonej u dołu pomiędzy kołami. Zamykając, ewentualnie przerywając prąd, uruchamiamy lub zatrzymujemy silnik. Mały zbiorniczek widoczny na połowie wysokości pomiędzy cewką a baterją ogniw, zawiera naftę i smar, przeznaczone do oliwienia maszyny. Po obu stronach pojazdu można puścić podpórki, które pozwalają na ustawienie i wygodne dosiadanie.

Jeździec może regulować siłę wybuchu, obracając rękojeść na kierownicy dookoła osi. Na tym bicyklu można uzyskać szybkość 55 km. na godzinę, czyli przejechać 1 km. w ciągu 65 sekund. (!) Moc rozwijana wynosi 50 kilogramometrów na sekundę. Zasób paliwa wystarcza na 12 godzin jazdy. Ten nowy bicykl naftowy jest dużym postępem w dziedzinie pojazdów mechanicznych, łączącym znaczną szybkość z wygodą."

Jak widzimy, nawet w dziedzinie techniki trudno stworzyć rzeczywiście „coś nowego".

ROWERY z MARKĄ „ŁUCZNIK”

DOSTĘPNE DLA WSZYSTKICH

PAŃSTWOWE WYTWÓRNIE UZBROJENIA W WARSZAWIE
Fabryka Broni w Radomiu

GENER. PRZEDSTAWIC. i SPRZEDAŻ „KAROL REISSIG” WARSZAWA, 3-TO KRZYSKA 25

Sprzedaż: 8865
Poznań, Przecznica 7 - Dr. K. HOHENAUER

Silniki samochodowe

oraz kompletne skrzynki biegów wymagające drobnych napraw i nadające się do łodzi motorowych, drezyn i t. p. polecamy na warunkach najkorzystniejszych. 8829
BRZESKIAUTO Sp. Akc. Poznań, ul. Dąbrowskiego 29. telefon 63-23, 63-65

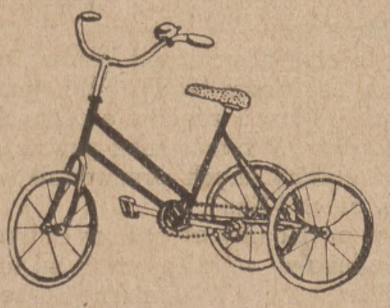
MOTOCYKL

dwu cylindrowy D-rad 3½ konny sprzedam. 555
„ROLPOL”, Bydgoszcz, Gamma 2.

Hurtownia Rowerów

ST. WAWRZYNIAK Sp. z o. o.
POZNAŃ, Św. Marcin 44.
Najkorzystniejsze źródło zakupu rowerów, ram i wszelkich części rowerowych krajowych i zagranicz. 7472

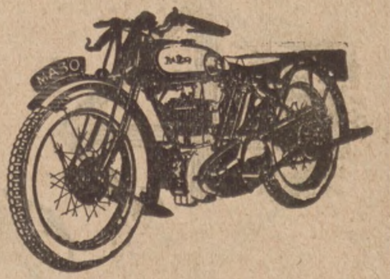
Rowery dziecięce



Otto Mix

Poznań
ul. Kantaka 6a
Tel. 23-96
8723

Światowej marki motocykle angielskie: „Raleigh” i „Calthorpe”



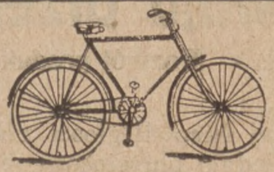
SZCZYT
ekonomji
techniki
wytrzymałości
i bezkonkurencyjnie niskich cen!

Wszelkie modele dostarcza na dogodnych warunkach spłaty, wyłączne zastępstwo na woj. Poznańskie i Poznań

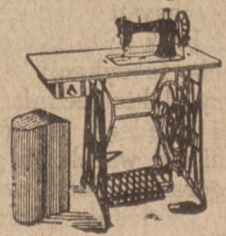
F-a 8738
„URSUS”
Dom Techniczno-Handlowy
Poznań, G. Wilda 30.

Ceny loco Poznań

MJ. 30.250	ccm.	turyst.	2.045
MO. 30.300	„	„	2.200
MA. 30.500	„	„	2.862
MT. 30.350	„	sport.	2.750
MH. 30.500	„	„	3.036



Rowery



Maszyny do szycia

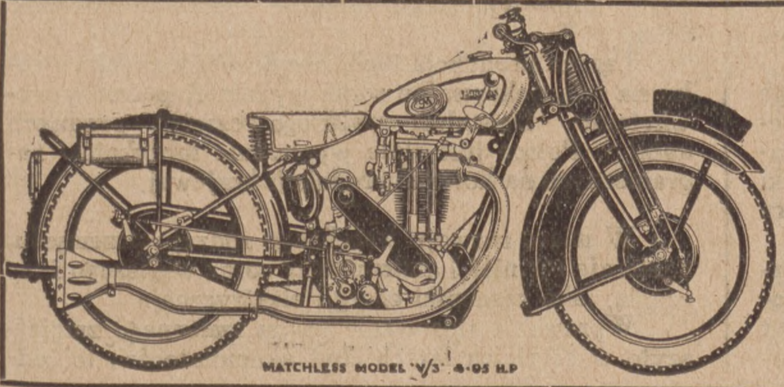
Wirówki

Hurtownia Mechaników

Spółdz. Handl. z ogr. odp.
POZNAŃ
ul. Marszałka Focha 19.
Tel. 69-73
Adres telegr.: MECHANIKA

Sprzedaż tylko hurtownie składom rowerów i t. p.
8767

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY”



Motocykle Ariel i Matchless

znane ze swej doskonałej i silnej konstrukcji
poleca na bardzo przystępnych warunkach
Kazimierz Falkiewicz
Poznań, ul. Dąbrowskiego 79. Telefon 68-83
Cenniki bezpłatnie 8882

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Szlakiem rozwoju przemysłu elektrotechnicznego

Przemysł kablowy w Polsce. — Rozwój produkcji akumulatorów. — Fabrykacja materjałów ebonitowych.

W chwili odzyskania naszej Niepodległości nie posiadaliśmy ani jednej odpowiednio przystosowanej fabryki do budowli kabli. Pierwsze placówki, które podjęły tę produkcję, nie posiadały nawet odpowiednich ku temu warunków, ponieważ brak było fachowców, surowca i maszyn. To też próbę fabrykacji kabli rozpoczęli przeważnie drobni kupcy elektrotechniczni, tworząc sobie proste typy maszyn i urządzeń, jak również używając do wyrobu kabli miedzi wszelkich gatunków, niewyłączając nawet najgorszej miedzi czarnej. Za izolację używano ceratę, względnie „gumę" bez zawartości kauczuku, przez co już po krótkim czasie otrzymywano zamiast izolacji, zwykły proszek. Wytwór taki nie mógł oczywiście liczyć na zbyt na dłuższą metę, to też pomimo, że posiadaliśmy wówczas kilkadziesiąt małych wytwórni kabli, sprowadzaliśmy z zagranicy kabli w wartości około 6 milj. franków szwajcarskich.

Pierwszą fabryką kabli, zbudowaną na nowoczesnych zasadach, było Tow. Przemysłowe „Kabel", Sp. Akc. w Warszawie. Fabryka ta, uruchomiona w 1920 roku, zajęła się przedewszystkiem wyrobem gołych kabli i drutów, jak również kabli izolowanych bawełną wzgl. gumą.

Drugą zkolei fabryką, uruchomioną w 1922 roku, było Tow. Akc. „Kabel Polski" w Bydgoszczy, przystosowaną dla fabrykacji kabli ołowianych i sznurów telefonicznych.

W wyniku dalszego rozwoju przemysłu kablowego w Polsce, uruchomione zostały w 1924 r. fabryki przewodników i sznurów elektrycznych „Polskich Zakładów Siemens", oraz w 1927/28 dalsze dwie fabryki a m. in. „Fabryka Kabli" w Krakowie i „Fabryka Kabli i Drutów" w Będzinie.

Uruchomiona „Fabryka Kabli" w Krakowie rozpoczęła fabrykację wszelkiego rodzaju kabli i przewodów elektrycznych oraz rurek izolacyjnych, natomiast fabryka w Będzinie przystąpiła do produkowania gołych i izolowanych przewodników oraz sznurów elektrycznych wszelkiego rodzaju, wyłączając fabrykację kabli i przewodów pokrytych ołowiem.

Dobra konjunktura naszego życia gospodarczego przyczyniła się również do rozbudowy istniejących pierwszych fabryk kabli w Polsce. Zauważamy bowiem w tym czasie znaczny rozwój fabryki „Kabel" w Warszawie, która przystąpiła do produkcji kabli polowych, telefonicznych i telegraficznych, rozszerzając swą produkcję kabli do możliwie najszerszych granic i gatunków, wyłączając narazie produkowanie kabli ziemnych. Równocześnie otrzymuje „Kabel Polski" w Bydgoszczy nowoczesne maszyny, dzięki którym rozszerza zakres swej produkcji do wszelkich dziedzin przemysłu kablowego.

W roku 1929 powstaje na Okęciu pod Warszawą fabryka kabli „Polskich Zakładów Skody", dla produkcji kabli dla słabych i silnych prądów o różnych typach i dla różnych napięć. W tymże roku powstaje w Dziedzicach fabryka elektrycznych przewodników i sznurów firmy „Zahm, Stach i Ska".

Jak zatem widzimy, posiadamy obecnie w Polsce 7 fabryk kabli i przewodników, wyrabiających m. in. gołe druty i linki miedziane, sznury telefoniczne i przewodniki izolowane, druty nawojowe, kable do sygnalizacji, kable wysokiego napięcia, kable telefoniczne i t. p.

Łączna produkcja tych fabryk rośnie szybko z roku na rok, pokrywając coraz wydatniej potrzeby wewnętrzne. Dowodem szybkiego rozwoju produkcji kabli w Polsce jest stałe wypieranie fabrykatów zagranicznych na korzyść produkcji krajowej.

*

W miarę rozwoju wszelkiego rodzaju przemysłu, nabierają również i akumulatory coraz większego znaczenia, jako zasobniki energji elektrycznej.

Wprawdzie stosowanie prądu zmiennego zmniejszyło w ostatnich latach zbyt akumulatorów, to jed-

nak zakres stosowania akumulatorów znacznie się rozszerzył i dziś spotykamy akumulatory w samochodach dla oświetlenia i do rozruchu, w radjo, przy oświetleniu wagonów, oświetleniu bezpieczeństwa, w lokomotywach elektrycznych, w telegrafji, telefonji itp.

Tak znaczne rozszerzenie ram stosowania akumulatorów, wpłynęło w pierwszym rzędzie na rozrost przemysłu akumulatorowego. Podczas gdy doniedawna monopol na ziemiach polskich posiadali w tej dziedzinie Niemcy, to jednak z chwilą założenia polskiej fabryki akumulatorów w Białej k. Bielska, zauważono znaczny spadek importu akumulatorów z zagranicy. W obecnym stadjum swego rozwoju, wyposażona jest fabryka ta w najnowsze urządzenia techniczne, formy odlewnicze itp., produkując baterje stacyjne do oświetlania i siły, baterje przenośne do oświetlania wagonów, do lokomotyw elektrycznych, do wózków elektrycznych, do telegrafji, telefonów, do radja (anodowo-katodowe), do samochodów (oświetleniowe, starterowe) itd. Dzięki wprowadzeniu najnowszych urządzeń przeszła fabryka ta na produkcję płyt akumulatorowych wielkopowierzchniowych według metody stosowanej przez największe fabryki akumulatorów w Niemczech.

Drugą fabrykę akumulatorów w Polsce uruchomiły w 1925 roku „Zakłady Akumulatorowe syst. Tudor". Dzięki uruchomionej fabryce, zmniejszył się również gwałtownie przywóz akumulatorów ołowianych, który w 1928 r. prawie że zupełnie ustał. W obecnym stanie swego rozwoju, wyrabia fabryka ta akumulatory do oświetlenia, baterje do wagonów motorowych, baterje do oświetlenia wagonów kolejowych, do radja, do wózków elektrycznych, sygnalizacji i zwłaszcza baterje starterowe do samochodów.

Poza opisanemi fabrykami istnieje jeszcze fabryka akumulatorów „Ergs" w Warszawie i niektóre pomniejsze.

Rozwój przemysłu akumulatorowego w Polsce zawdzięczyć należy bogatym pokładom rud ołowianych w Polsce.

*

Podczas gdy w zaraniu naszej Niepodległości wprowadzony został wolny wwóz akumulatorów, to jednak w miarę rozwoju tego przemysłu w Polsce, wprowadzone zostało cło wwozowe. Cło to istnieje dotychczas i obejmuje akumulatory jako całość, t. zn. oblicza się je nietylko od wartości ołowiu, ale i od naczyń, z których ebonitowe dopiero ostatnio zaczęto w Polsce wyrabiać. Materjały ebonitowe do wyrobów akumulatorowych wyrabia uruchomiona ostatnio Fabryka Wyrobów Kauczukowych „Piastów".

Obrót przemysłu akumulatorowego w Polsce wynosił w ostatnich dwóch latach około 5,5 milj. złotych rocznie, wobec 80 milj. zł. obrotu całego przemysłu elektrotechnicznego za 1928 r. (1927 — 55 milj. zł.)

Import akumulatorów z zagranicy wynosił w 1928 roku około 1,8 milj. zł., w czem trzy czwarte z Niemiec a reszta z Ameryki.

Przemysł akumulatorowy reprezentuje obecnie około 3,5 milj. zł. kapitału zakładowego i zatrudnia około 460 pracowników (1927 — 260).

(Wedł. „Przegl. Elektrotechnicznego".)

Nowa oferta elektryfikacyjna

Dowiadujemy się, że w Ministerstwie Robót Publicznych otrzymano ofertę francuskiego Syndykatu Elektrycznego na elektryfikację Małopolski wraz z Zagłębiem naftowem i Lwowem.

Gospodarka elektryczna zagranicą

HANDEL ZAGRANICZNY CZECHOSŁOWACJI.

W roku 1929 sprowadziły Czechy za sumę 350 milj. koron maszyn i aparatów elektrotechnicznych. W porównaniu z 1928 r. w których wartość sprowadzonych maszyn wyniosła 265 milj. k., zauważa się wzrost importu o około 35 proc. Połowa tego importu jest pochodzenia niemieckiego.

POSTĘPY ELEKTRYFIKACJI W IRLANDJI.

Suratowy koncern A. E. G. utworzył w Dublinie towarzystwo dla celów elektryfikacyjnych p. n. „Irish A. E. G. Electric z kapitałem 100 szterl. Biorąc pod uwagę, że koncern Siemens'a wybudował ostatnio silnię w Shannon (Irlandja), przypuszczać należy, że Irlandja wkracza na tory wzmożenia elektryfikacji kraju.

PRZEMYSŁ ELEKTROTECHNICZNY W ROSJI SOWIECKIEJ.

Uruchomiona została w Jarosławiu w Rosji Sowieckiej fabryka silników elektrycznych wybudowana przez Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget. Roczna produkcja tej fabryki obliczona została na 20 milj. rubli sow.

Muzyka fal eterycznych a rzeczywistość

Od pewnego czasu czytamy wciąż o cudownej muzyce fal eteru, wynalezionej przez rosyjskiego, a raczej bolszewickiego uczonego, profesora Theremina. Większość tych wzmianek, artykułów i notatek utrzymana jest w tonie entuzjastycznym, tak, że bezkrytyczny czytelnik zaczyna wierzyć w prawdziwy przewrót w muzyce.

Rzeczywiście oryginalnie wygląda artysta, który nie dotykając samego instrumentu, tylko przez zbliżanie i oddalanie rąk potrafi wydobywać z głośnika najróżniejsze melodje. Mimowoli jednak nasuwa się pytanie, czy muzyka taka posiada jakąś rzeczywiście artystyczną wartość, czy przewyższa ona dźwiękiem swym dźwięk skrzypiec, fletu i innych podobnych instrumentów?

Na to pytanie musimy odpowiedzieć negatywnie, opierając się na twierdzeniu kilku osób, które słyszały osobiście produkcje Theremina. Tak samo ci radjoamatorzy, którzy, posiadając silniejsze aparaty, mieli sposobność odbierania stacyj, transmitujących koncerty rosyjskiego wynalazcy, twierdzą, że „muzyka fal eteru" bynajmniej ich nie zachwycała. Jeden z naszych dowcipniejszych czytelników w rozmowie z członkami redakcji powiedział nawet, że przy słuchaniu Theremina najwięcej był zadowolony z akompanjamentu, z przyjemnością też słuchał drugich skrzypiec i tylko sam Theremin ze swemi „eterycznemi falami" przeszkadzał mu niemiłym piskiem.

Jak widzimy, zalety czysto akustyczne nowego instrumentu muzycznego nie są zbyt poważne. Dlaczego więc tak się nim wszyscy interesują? Bardzo prosto, dlatego, że jest to bądź co bądź efektowna nowinka, robiąca duże wrażenie na laikach.

Może więc „znakomity wynalazek", lub „wielkie odkrycie", jak się o muzyce „eterycznej" wyrażają różne pisma, zasługuje na specjalną uwagę ze względów czysto technicznych, z powodu jakichś specjalnych trudności, które trzeba było przy konstrukcji takiego aparatu rozwiązać?

I tu znowu musimy zaprzeczyć.

Aby uniknąć długiego teoretycznego uzasadniania naszego twierdzenia, przypomnimy tylko zachowanie się każdego krótkofalowego odbiornika, który przy najmniejszej nieostrożności obsługującego zamienia się automatycznie w aparat „do muzyki fal eteru". Próby, czynione przez naszych znajomych, wykazały, że po krótkich ćwiczeniach i małych zmianach technicznych, można już na takim aparacie, pod warunkiem posiadania dobrego słuchu i zdolności muzycznych wygrywać najróżniejsze melodje, nie pretendując rozumie się do piękna artystycznego.

A więc na czem polega powodzenie Theremina? Prawdopodobnie na dobrze zorganizowanej reklamie, finansowanej przez Moskwę, która nie gardzi żadnym sposobem propagandy i choć przez wynalazki swych obywateli chce sobie nadrobić popularności. Rozumie się, że prof. Theremin (jak twierdzą poinformowani, jest to nazwisko przybrane) jest człowiekiem zdolnym i muzykalnym, rozumie się, że umie on ze swego aparatu wydobyć wszystko, jednak obecnie „muzyka fal eteru" nie robi jeszcze w muzyce prawdziwej żadnego przewrotu, a główną zasługą jej wynalazcy jest narazie dostarczanie sensacyjnego, pseudonaukowego materjału prasie europejskiej.

M. K.

Telefony i radjo w pociągach

RADJO W POCIĄGACH FRANCUSKICH — PRZEWODNIKIEM TURYSTYCZNYM.

Na linji kolejowej Paryż — Rouen od kilku tygodni kursują pociągi zaopatrzone w aparaty obiorcze. Pasażerowie uprzyjemniają sobie długie chwile podróży słuchaniem muzyki i lekkich feljetonów.

Gdy jednak pociąg przebiega miejscowości ciekawe pod względem historycznym, jeden z funkcjonarjuszów kolejowych gra rolę przewodnika i przesyła pasażerom nieraz bardzo interesujące objaśnienia.

WEWNĘTRZNE TELEFONY W POCIĄGACH.

Amerykańska kolej „Southern Pacific" wprowadziła w pociągu pośpiesznym San-Francisko — Portland wewnętrzną komunikację telefoniczną. Aparaty znajdują się w przedziałach, w wagonie restauracyjnym, a stacja rozdzielcza w ostatnim wagonie. Już krótki okres próby dowiódł użyteczności tej nowej instalacji; okazało się, iż w pociągach, posiadających telefon, zmniejszyło się do minimum przechodzenie podróżnych po korytarzach, niepotrzebne wędrówki do wagonów restauracyjnych i t. d., co wpłynęło znowu korzystnie na swobodę ruchu obsługi pociągu.

Z PRASY

„TYDZIEŃ RADJOWY" nr. 21.

Ukazał się numer 21 „Tygodnia Radjowego", który zawiera poza programami radjowemi wszystkich stacyj polskich i zagranicznych następujące artykuły: Mikrofon wśród dzieci; Zapomniany poeta poznański (Ryszard Wincenty Berwiński); Ellenor Cook; Na falach oplskich; Automatyczny budzik radjowy; Radjo, a komunikacja międzyplanetarna; Porady techniczne; Okręg Zachodnio-Polski Polskiego Związku Krótkofalowców; Fading — nowela Ant. Chocieszyńskiego, oraz kronika radjowa i dział rozrywek umysłowych.

Pogotowie Radjowe

Niedawno powstała w Polsce potężna i rozgałęziona organizacja pod nazwą „Pogotowie radjowe Philipsa", stworzona przez to przedsiębiorstwo. Nie bacząc na znaczne wydatki, związane z organizacją takiej placówki, Polskie Zakłady Philips utworzyły wielką sieć, rozrzuconych po całym kraju punktów, których obecnie istnieje 124. W Warszawie i w siedmiu oddziałach prowincjonalnych kierują Pogotowiem specjalni inżynierowie, których opiece podlegają poszczególne rejony. W ten sposób do najdalszego nawet zakątka może dotrzeć wysłannik Pogotowia Radjowego.

Ci fachowi wysłannicy-inspektorzy, rekrutujący się ze znanych miejscowych radjoamatorów-techników, nie mają prawa zajmować się bezpośrednio sprzedażą. Zadaniem ich jest wyłącznie udzielanie pomocy i fachowej porady, o którą tak trudno nieraz w mniejszych miejscowościach.

Zrozumiałe jest, że działalność tych inspektorów ma ogromne znaczenie dla rozwoju radjofonji w Polsce. Ta nowa organizacja wyda niewątpliwie rezultaty niemniej imponujące od zoragnizowanych przez Polskie Zakłady Philips ekspedycyj radjowych.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Spulchniacz motorowy Siemens'a ulepszony typ K. V.

Na pokazie maszyn i narzędzi leśnych podczas trwania zielonego tygodnia w r. 1928 w Berlinie, zademonstrowano wynalazek firmy Siemens t. zw. frezarkę (Kleinfraese) czyli spulchniacz motorowy.

Opisał go w „Lesie Polskim" z 1928 roku prof. Jan Kloska w pracy p. t. „Spulchniacz motorowy Siemensa i jego zastosowanie w gospodarstwie leśnem", a obecnie w tem piśmie inż. Ossowski pod tytułem: „Spulchniacz motorowy Siemens'a ulepszony typ K. V.":

Pierwsze pokazy tego spulchniacza w Polsce odbyły się z końcem roku 1928 pod Toruniem. Spulchniacz nie sprostał jednak w zupełności jeszcze stawianym mu wymaganiom ,gdyż wykazywał pewne braki i wady. Tak np. spulchniał bardzo płytko, noże spulchniacza, natrafiwszy na kamienie prędko się niszczyły i łamały, gdyż były osadzone na sprężynach złej konstrukcji, a co najważniejsze, spulchniacz nie mógł konkurować np. z broną rotacyjną Webera, gdyż pracował drożej od niej z powodu zużywania stosunkowo wielkiej ilości paliwa (4,5—5 ltr. na godzinę przy pełnem obciążeniu).

Przechodząc do opisu spulchniacza motorowego, zauważyć należy, że kadłub jego tworzy skrzynia zamknięta, do której przytwierdzony jest z przodu motor, a z tyłu właściwy spulchniacz. Maszyna posuwa się na dwu kołach. Największa wysokość kadłuba wynosi 1 m., długość łącznie z kierownicą 2,3 m., szerokość maksymalna 0,7 m.

Kierownica składa się z dwu dźwigni, do których przytwierdzone są rączki dla włączania i wyłączania motoru. Kierowca idzie, kierując maszyną obok spulchniacza na twardej, jeszcze nie spulchnionej glebie. Skoro zaś spulchniacz pracuje w uprawach, może kierowca po obróceniu kierownicy kierować maszyną, idąc przed lub za nią.

Motor jednotaktowo-dwucylindrowy, chłodzony powietrzem, o sile 5 KM, posiada magnes umieszczony w kole rozpędowem, oraz karborator systemu Sum. Motor robi 1500 obrotów na minutę.

Jako paliwa używa się benzyny lub benzolu, a smar dodaje się do paliwa w stosunku 1 : 15. Typ najnowszy z powodu ulepszonej konstrukcji filtra powietrznego zużywa tylko 2,5—3 ltr. paliwa na godzinę. (Udoskonalenie z grudnia 1929 roku.) Maszyna posiada 2 biegi. Pierwszy 1 km/godz., a drugi 2,5 km/godz. Na szosach może spulchniacz po przedniej zmianie kół, wzgl. po nałożeniu opon gumowych rozwinąć szybkość 5 km/godz. Regulację biegu uskutecznia się zapomocą rączki, umieszczonej na kierownicy. Do pracy na glebach bagnistych dołącza się do kół podwójną obręcz, celem uzyskania większej powierzchni nośnej. Koło zapędowe posiada średnicę 500 mm.

Wał leżący poprzecznie do kierunku jazdy pędzony jest zapomocą koła stożkowego, które mieści się w kadłubie, w którym poza tem znajduje się cały mechanizm, spulchniający glebę.

Ponieważ noże spulchniacza przymocowane są do sprężyn, przeto uderzając o kamień, poddają się i nie przenoszą uderzenia na przekładnię. Naprzemian z rzędami zębów umieszczone są kroje talerzowe, które chronią zęby od łamania. Talerze połączone z narzędziami obracają się również i rozcinają glebę. W terenach, obfitujących w kamienie, należy dla ochrony kroi pracować przy luźnych talerzach, t. zn. nie połączonych z narzędziami. Normalna średnica kroi wynosi 40 cm. Do dwurzędowego pielenia używa się kroi o średnicy 50 cm. Kroje zewnętrzne posiadają obręcze, które zapobiegają zbyt głębokiemu wnikaniu ich do gleby i które prócz ochrony talerzy mają za zadanie chronić roślinki przed przykrywaniem ich przez spulchnioną ziemię. Nożyki spulchniacza ostrzą się automatycznie podczas pracy. W zależności od potrzeby głębokości spulchniania oraz od spoistości gleby używa się kilka rodzai noży.

1. Nożyki zwyczajne. Używane są tylko na glebach lekkich, bez większych przeszkód dla spulchniacza.
2. Nożyki płużkowe dla pracy płytkiej do głębokości 10—15 cm., tj. do zerwania darni (typ krótki), oraz do niszczenie chwastów (typ długi).
3. Nóż prosty do spulchniania łąk, lub do przecinania korzeni, często stosowany łącznie z innemi nożykami.
4. Noże „S" spulchniające do głębokości 20—25 cm. Specjalnie na gleby kamieniste, oraz do podorywania nawozu zielonego.
5. Noże głębinowe, które spulchniają i przerabiają glebę bardzo głęboko i, które służą specjalnie do pracy na glebach ciężkich.

Waga spulchniacza wynosi 250 kg. Szerokość pasa spulchnienia normalnej szerokości 70 cm., którą jednakże dowolnie można zmniejszyć do 50 i 40 cm.

Pracę spulchniacza zastosować można w gospodarstwie leśnem w następujących zasadniczych wypadkach:

1. Przy zalesianiu zrębów.
2. Przy samosiewie.
3. W uprawach spulchniacz doskonale niszczy chwasty.
4. W rozsadnikach można glebę przerobić z jednoczesnem wmieszaniem do niej nawozów sztucznych, oraz podorywaniem łubinu. Spulchniacz wprawia glebę rozsadnika do idealnej pulchności. Rozsadki wcześnie tworzą rozgałęziony system korzeniowy.

Należy zatem jeszcze nadmienić, że motor może znaleźć różnorakie zastosowanie; i tak używać go można do pompowania wody, do piłowania drewna, do krajania sieczki, do koszenia trawy, zboża, do ostrzenia narzędzi itp. („Leśnik Polski".)

Tegoroczne próby traktorów w Anglji

W nr. 2 (64) pisma „Maszyny Rolnicze" podaje inż. agr. Konst. Chorzewski ciekawe szczegóły i cyfry z tegorocznych prób traktorów w Anglji. Pisze on m. in.:

„W chwili kryzysu gospodarczego, gdy dają się nawet spostrzegać pewne powątpiewania i niedowierzania ogółu co do celowości intensyfikacji gospodarstwa rolnego, Królewsko-Angielskie Tow. Rolnicze, nie bacząc właśnie na to, wystąpiło z inicjatywą zorganizowania w roku bieżącym wszechświatowych prób traktorów itp. maszyn motokultury. Mimo, że impreza ta została podjęta przez tak poważną instytucję rolniczą i zakrojona na szeroką skalę, udział zgłoszonych maszyn wbrew wszelkim oczekiwaniom, jednak jest nieliczny, gdyż w próbach tych zaledwie uczestniczyć będzie 33 maszyn.

Objaw tego rodzaju braku zainteresowania ze strony wytwórców może być komentowany w dobie obecnej rozmaicie. W każdym razie, zdaniem mojem poza słabą konjunkturą, przyczyny szukać należy, być może w wyznaczeniu zbyt krótkiego terminu do zapisu (do 31. 12. 29). Dla tego też najlepiej będzie reprezentowany na próbach przemysł angielski, a następnie najzasobniejszy amerykański.

Mając na względzie wszakże współzawodnictwo wielu poważnych i znanych na szerokim świecie konkurentów, oraz wszechstronnie i poważnie opracowany program badań i prób, które będą prowadzone pod kierownictwem Instytutu Inżynierji Rolnej przy Uniwersytecie w Oksford, spodziewać się należy, że zarówno w sferach rolniczych, jak i fachowych, impreza ta spotka się z wielkiem zainteresowaniem i będzie miała wszelkie widoki powodzenia. Tu mimowoli nasuwa się myśl, że organizacją powyższych prób Król.-Ang. Towarzystwo Roln. pragnie zaakcentować istotną ważkość i aktualność znaczenia mechanicznej uprawy gleby, jako jednego z podstawowych czynników wzmożenia wydajności rolnej, co bynajmniej i teraz nie może być zaniedbywane.

Pamiętać przecie należy, że zachodząca z biegiem czasu nierównowaga w ustawicznym przyroście ludności w stosunku do ograniczonego zapasu obszaru ziemi uprawnej stopniowo wzrasta i wymaga zatem bardziej intensywnej i taniej produkcji płodów rolnych.

Poza tem i z innych względów należy tu podkreślić pożyteczną inicjatywę Król.-Ang. Tow. Roln.; mam bowiem na myśli szybki postęp, ujawniony w dziedzinie budowy maszyn do mechanicznej uprawy roli nietylko w kolebce traktora — Ameryce, lecz i w całym szeregu państw europejskich. Zrozumiałem więc jest, że perjodycznie odbywanie wszelkiego rodzaju konkursów, prób i badań szczególnie jest pożądane, a zwłaszcza w dobie obecnej, gdy usiłowania przemysłu zmierzają poważnie w kierunku wyposażania traktorów w silniki pędzone rozmaitemi paliwami, w każdym razie tańszemi, aniżeli benzyna i nafta. Ten wzgląd szczególnie przybiera na znaczeniu dla gospodarstw europejskich, gdzie warunek powyższy staje się już omal że nie kardynalnym wymaganiem opartem na konieczności.

Zamieszczając niniejszą wzmiankę, pozwalam sobie jednocześnie przytoczyć ogólne warunki uczestnictwa i program mających się odbyć prób ze względu na wartość praktyczną tego materjału dla naszej przyszłości Spodziewam się też, że w niedługim czasie zdobędziemy się i my w Polsce na tego rodzaju poważniejsze próby traktorów, które na ten raz uda się nam szczęśliwie doprowadzić do końca. Sprawiedliwość wymaga zaznaczyć, że wprawdzie organizacja podobnych prób była w swoim czasie zainicjowana przez Ministerstwo Rolnictwa i D. P., wszelki materjał i program wypracowany wszechstronnie, próby miały odbyć się pod Lwowem w lecie 1920 roku, tymczasem jednak inwazja bolszewicka stanęła temu na przeszkodzie i włożone starania spełzły na niczem.

Przechodząc do streszczenia rozesłanego przez Angielskie Tow. Roln. komunikatu o wzmiankowanych próbach — odbywać się one mają punktualnie od 1 czerwca. do 1 września br. w miejscowości położonej o 35 km. od Oksfordu przy szosie „Henley Road" i na zbadanie każdej z maszyn przeznacza się około 14 dni czasu. Niezależnie po zakończeniu tych prób, a ściślej badań, każdy z uczestników obowiązany będzie demonstrować swe maszyny w pracy na polach w tejże okolicy od 16 do 19 września włącznie, codzienie od 10-ej do 17-ej godziny dla szerszej publiczności. W razie niepogody lub innych nieprzewidzianych okoliczności termin ten ulegnie przesunięciu za odpowiedniem zawiadomieniem zainteresowanych zawczasu.

Na czas publicznych pokazów każda z maszyn zostanie zaopatrzona w odpowiedni numer, umieszczony na widocznem miejscu. Ten sam numer opaski na ramieniu obowiązani są posiadać kierowca maszyny i jej przedstawiciel. Towarzystwo uważa za pożądane, ażeby na czas tych pokazów uczestnicy zaopatrzyli się we własnym zakresie w odpowiednie narzędzia i maszyny niezbędne dla demonstracji, natomiast dla prób doświadczalno-naukowych na żądanie może dostarczyć potrzebnych narzędzi.

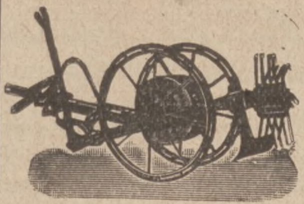
Zestawienia wyników naukowo doświadczalnych badań mają być publikowane i rozdawane publiczności podczas trwania pokazów.

Gdyby którakolwiek z maszyn pędzona była innem paliwem, aniżeli naftą, benzyną ropą, lub węglem, wówczas należy ją zaopatrzyć we własny materjał pędny w ilości wystarczającej na 30 godzinną pracę przy pełnem obciążeniu. Poza tem każda z maszyn winna być zaopatrzoną w zapas smarów, umożliwiający conajmniej czterokrotne napełnienie zbiorników. Paliwo i smary zużyte na publicznym pokazie orki podlegają opłacie podług cen rynkowych.

Już kilka z wyżej przytoczonych szczegółów tego regulaminu wymownie rzucają światło na szeroki program zakrojony przez organizatorów tegorocznych prób traktorowych w Anglji, a biorąc pod uwagę wprawdzie nieliczny, lecz szczęśliwie dobrany zespół uczestniczących maszyn, możemy spodziewać się w rezultacie bardzo ciekawych wyników porównawczych, które pod wieloma względami i dla nas mogą przynieść pewien pożytek.

Wkońcu należy wyrazić żal, że w liczbie uczestniczących maszyn nie odnajdujemy w klasie B pługa silnikowego „Termelektromotor" polskiego wynalazcy inż. Włodzimierza Raczyńskiego, który zarówno z punktu widzenia pomysłowości konstrukcyjnych, jak również wykorzystania energji i praktyczności zastosowania, prawdziwie zasługuje na zademonstrowanie jego i w pierwszym rzędzie powinienby znaleźć amatorów do fabrykacji dla latyfundjalnych gospodarstw kolonij angielskich.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



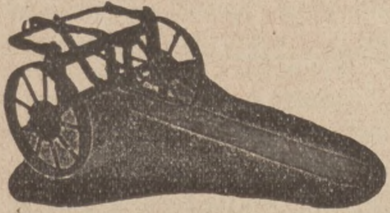
Wyrabiamy masowo jako specjalność:

kopaczki „Gwiazda B“

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek

przodki „Naprzód“

8696

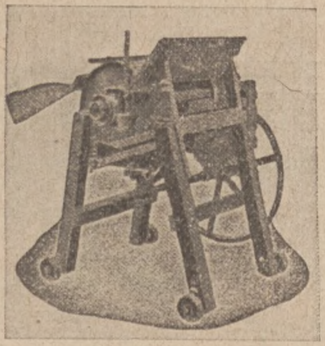


do żniwiarek, całe z żelaza kutego, o wysokich kołach biegowych

młocarnie cepowe „Ideał“

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert



BRACIA MALAK

Fabryka maszyn i odlewnia żelaza

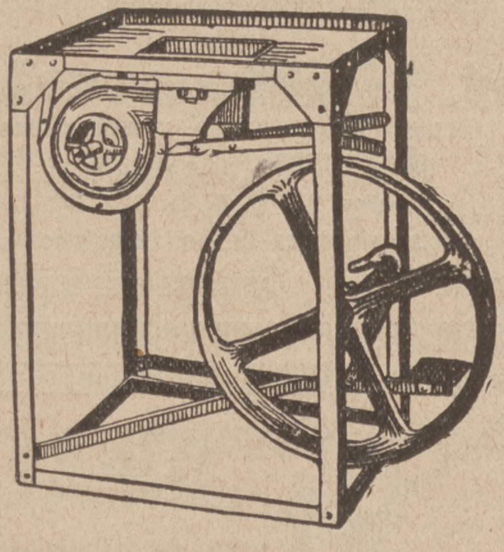
Telegraf.: Bramafa **ŻNIN (Wlkp.)** Telefon nr. 30.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających

Kuźnie polowe

pierwszorzędny fabrykat krajowy

Wszelkie maszyny i narzędzia rolnicze



po cenach konkurencyjnych.

8765t są 6116

najlepsze i najpraktyczniejsze w użyciu

Józef Konieczny

Fabryka maszyn i kotlarnia

Telef. 328. **Gniezno, Moniuszki 1.** Telef. 328.

PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych

ściany gardzielowe, **ściany** sitowe

oraz wszelkie prace

kotlarskie

wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA

Poznań

św. Wawrzyńca 36

7727

Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

Wynalazki i patenty

8839. Karol Dębicki (Sarny, Polska). Połączony z dołownikiem siewnik do nawozów sztucznych. 2. 6. 1926 — 1. 5. 1928.

Dołownik, zwykłej budowy, zaopatrzony jest w siewnik do nawozów sztucznych, ze zwykłemi przewodami lunetowemi do wysiewania nawozu. Przewody lunetowe, w ilości odpowiadającej ilości kopaczek, zamykane są zapomocą zasuwek ze sprężynami. Haczyki są przesuwane zapomocą ramion i wówczas nawóz zsypuje się w odpowiednie skrzynki. Nawóz może się również wysypywać wprost na ziemię przez otwory. Dalej widzimy zasuwkę odsuniętą przez haczyk, który następnie przesuwa się wzdłuż ramienia do wycięcia, gdzie ześliguje się, co powoduje zamknięcie otworu wskutek działania na zasuwkę sprężyny.

Przy zastosowaniu skrzynek nawóz wysypuje się do dołków, gdy odnośne ramię znajduje się w położeniu dolnem.

8619. René Bergerioux (Reuilly, Francja). Siewnik do nawozów sztucznych, nasion i ziarn. 21. 8. 1925 24. 3. 1928.

Opisywana maszyna ma zasadnicze zalety następujące: Małą wagę własną przy niewielkich wymiarach i umieszczenie poszczególnych części napędowych nazewnątrz zbiornika nawozu sztucznego; co zmniejsza ich zużycie i ułatwia czyszczenie i smarowanie. Zaletą jest również to, że maszyna opisywana może wysiewać zarówno nawóz sztuczny, jak nasiona lub ziarna.

Zbiornik bez dna, dowolnego kształtu, oparty na osiach maszyny zapomocą stojaków, ma w górnej części dwie podpory, dźwigające wały i poprzecznice; do dolnej części zbiornika przymocowany jest przewrócony stożek ścięty, tworzący lej, którego dolny otwór jest zaopatrzony w dno, posiadające wchodzący w bęben do rozdzielania nawozu wieniec walcowy. Widełki, przymocowane do dna, służą do rozbijania grudek nawozu, haki służą jako skrobaczki. Do poprzecznic przymocowane są: ława z łożyskiem z jednej strony, ława z łożyskiem z drugiej strony. Łożyska są połączone zapomocą sworzni. W dnie jest umieszczone łożysko. Łożysko umieszczone jest w poprzecznicy dolnej, przymocowanej do tegoż dna. Tarcza rozrzucająca z żeberkami promieniowemi przymocowana jest do dolnego końca wału środkowego, obracającego się w łożyskach, między któremi obraca się również wał wydrążony z bębnem rozdzielającym, którego wieniec obejmuje wieniec, nie dotykając go. Mieszadło obraca się między łożyskami.

Bęben posiada w wieńcu wycięcia; w jego dnie zamocowane są trzpienie pionowe (jeden lub więcej), wchodzące w widełki. Zewnątrz wieńca bębna przesuwać się może osłona, przymocowana do tegoż wieńca. Osłona reguluje pracę bębna rozdzielającego przy pomocy wycięć przykrywanych zasuwą. Osłona jest przymocowana zapomocą sworznia i nakrytki, opartych na występie wieńca, najlepiej, gdy składa się ona z dwóch pierścieni, połączonych zawiasą.

Występy w kształcie wachlarzy zatrzymują materjał wysiewany, ponad każdym z tych występów znajduje się pokrywa, zapewniająca sztywność osłony.

Wielkość otworów osłony reguluje się zasuwą przez przekręcanie śrub przy wysiewaniu ziarn. Przyrząd, rozdzielający nawóz składa się z tarczy, osadzonej na wale.

Wieniec otoczony jest pierścieniem, przesuwanym w kierunku pionowym. Usunięte są skrobaczki.

Mieszadło składa się z kabłąka (może ich być kilka) odpowiednio wygiętego do powierzchni wewnętrznej zbiornika i stożka. Możliwe są różne kombinacje kierunków obrotu tarczy rozrzucającej, bębna i mieszadła, jedynie szybkości ich obrotu powinny być zawsze różne.

Napęd wszystkich ruchomych części maszyny odbywa się od kół biegowych maszyny zapomocą kombinacji kół zębatych i ślimakowych. Tarcza rozrzucająca otrzymuje napęd za pośrednictwem kółka zębatego, kółka stożkowego, zębatego i łańcuchowych, z których ostatnie osadzone jest na osi koła biegowego.

Mieszadło otrzymuje napęd za pośrednictwem podobnej kombinacji od wału drugiego koła biegowego, przyczem koło łańcuchowe napędza jednocześnie wał bębna rozdzielającego za pośrednictwem kół zębatych. Zasłona, umieszczona z przodu zbiornika, służy do ochrony zaprzęgu.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METAL. I MASZYNOWEGO".

Wypuszczenie pierwszej serji Premjowej Pożyczki Budowlanej

Problem rozwinięcia ruchu budowlanego i złagodzenia głodu mieszkaniowego w Polsce a tem samem ożywienia tętna produkcji różnych dziedzin przemysłowych zmniejszającego w skutkach swych bezrobocie, wysunął się na czoło zagadnień ogólno-gospodarczych i narodowych. Ileż to w ostatnim czasie w związku z tą sprawą pojawiało się najróżniejszych projektów, nie wykluczając pośrednio przymusowego współdziałania całego społeczeństwa, bo najszersze współdziałanie z rządem i samopomoc społeczna — wprawdzie bez ustawowego przymusu — to objaw normalny zdrowego ustroju społecznego.

Rząd nasz, pomny na tyle przykładów, że społeczeństwo polskie bez ustawowego przymusu radzić sobie potrafi, że tylokrotnie już w najcięższych chwilach złożyło dowody bezgranicznej ofiarności dla dobra ogółu i kraju, zarzucił wszelkie projekty o bezpośrednim czy pośrednim przymusie a poszedł na drogę powołania samopoczucia obywateli Polski, zwracając się o dowolną, choć skuteczną i doraźną pomoc. Rząd w tych dniach odwołał się bowiem do społeczeństwa, **emitując pierwszą serję premjowej pożyczki budowlanej.** Jak wiadomo, premjowa pożyczka budowlana przeznaczona jest w całości i wyłącznie na kredyty dla prywatnego budownictwa mieszkaniowego.

I przyznać trzeba, że premjowa pożyczka budowlana dobrze jest skonstruowana i pomyślana, licząc się z możliwościami nabywczemi najszerszych mas a co zapewnić jej może skuteczną i przyspieszoną realizację. Pierwsza jej serja obejmuje kwotę 50 miljonów złotych w odcinkach 50-złotowych na okaziciela i stosunkowo niska wartość nominalna obligacji udostępnia każdemu nabycie pożyczki. Wprawdzie oprocentowanie pożyczki — 3 procent rocznie — wydaje się na pozór zbyt niskiem, lecz wziąć tu należy pod rozwagę dalsze w konstrukcji pożyczki przewidziane korzyści we formie losowania.

Każdy posiadacz obligacji premjowej pożyczki budowlanej, obliczonej na lat 20, bierze udział w losowaniu, które odbywa się cztery razy do roku i to: 1 lutego, 1 maja, 1 sierpnia, 1 listopada każdego roku. Suma premij rocznie wyniesie 2 milj. zł w zł., czyli kwartalnie los obdaruje szczęśliwych posiadaczy obligacyj sumą 500.000 zł w zł., w 112 premjach, a mianowicie: 1 premja w wysokości 250.000 zł, 1 premja w wysokości 50.000 zł., 10 premij po 10.000 zł i 100 premij po 1000 zł, przyczem dodać trzeba, że nawet szczęśliwie wylosowane obligacje nie przestają nadal brać udziału w dalszych losowaniach. W ten sposób każda obligacja jest, jakby bezpłatnym biletem na wielką loterję pieniężną z ciągnieniem 4 razy do roku na przeciąg lat 20, czyli na czasokres przewidzianego maksymalnego terminu wykupu całej pożyczki przez państwo. — Prócz tego, obligacje premjowej pożyczki budowlanej gwarantowanej całym ruchomym i nieruchomym majątkiem państwa, mają charakter pupilarny, użyć ich więc można jako kaucję, gwarancję, depozyt itp., a kupony procentowe wolne są od podatków od kapitałów i rent.

Szczytne, państwowo-społeczne cele i zadania premjowej pożyczki budowlanej z jednej strony, z drugiej natomiast pewna przymieszka w perspektywach spoczywających korzyści osobistych a wreszcie absolutna jej pewność, napotkają niewątpliwie na zasłużone pełne zaufanie społeczeństwa i spodziewać się można, że pierwsza serja tej pożyczki w szybkiem tempie wykupioną będzie.

Wyrażamy nadzieję, że czytelnicy nasi z emisji pierwszej serji premjowej pożyczki budowlanej skorzystają jak najliczniej a i emitowanie następnej serji w miarę możności również jak najwydatniej poprą.

L. P.

Sprawy budowlane na Międzynarodowym Kongresie w Londynie

W dniu 26 b. m. rozpoczną się w Londynie obrady V-go Międzynarodowego Kongresu budownictwa i robót publicznych. Na kongres ten, organizowany przez angielskie stowarzyszenie budowlane przy współudziale i pod kierunkiem „Federation Internationale des batiments et des travaux publiques", wysyła własną delegację Stowarzyszenie Zawodowe Przemysłowców Budowlanych Rzplitej. W skład jej wchodzą pp.: prezes H. Martens, prez I. Chabielski, prezes W. Paszkowski, inż. W. Polkowski, inż. K. Jaskulski, inż. A. Czeżwowski, bud. Teofil Kutschera, inż. R. Piętkowski, Wl. de Bondy, inż. St. Skrzywan oraz H. Martens jr.

Ponadto jadą do Londynu, delegat Ministerstwa Skarbu radca W. Pawłowicz, dr. T. Garbusiński z Min. Skarbu, przedstawiciel magistratu m. st. Warszawy inż. Dunin oraz delegat Ministerstwa Robót Publicznych, którego nazwisko dotąd jeszcze nie zostało ustalone.

Położenie przemysłu ceramicznego

Sytuacja w przemyśle ceramicznym jest katastrofalną. W Warszawie posiadają cegielnie zapasów na 40 do 50 miljonów sztuk. Dochodzi do tego, że nawet duże przedsiębiorstwa ulegają fantowaniu za niezapłacone podatki. W Krakowie sytuacja jest trochę lepsza; tu bowiem zapasy cegielniane liczyć można na 6 do 8 miljonów. W innych połaciach kraju stan jest mniejwięcej identyczny.

Sekcja Ceramiczna Związku Przemysłowców w Krakowie na ostatniem posiedzeniu zdecydowała zwołać specjalne posiedzenie dla zastanowienia się nad tem, czy wobec tych nadmiernych zapasów cegły z jednej strony, a prawie zupełnego zastoju ruchu budowlanego z drugiej strony, nie należałoby wogóle zatrzymać ruch w cegielniach. Dalsze bowiem produkowanie cegły bez możności jej zbytu prowadzi do gwałtownego spadku ceny, która dochodzi już do kosztów własnej produkcji, a nawet poniżej tychże tak, że w konsekwencji prowadzić musi do ruiny.

W ostatnich czasach widoki na pomoc publiczną dla ożywienia ruchu budowlanego nieco się poprawiły, co może wpłynąć na pewne poprawienie warunków zbytu i produkcji cegły itp.

WIADOMOŚCI DROBNE

NOWY CENNIK PŁAC W PRZEMYŚLE CERAMICZNYM.

Związki zawodowe wyraziły sprzeciw.

Robotnicze związki zawodowe w Łodzi otrzymały nowy wykaz stawek płac robotników zatrudnionych w cegielniach, a sporządzony przez Związek Przemysłu Ceramicznego okręgu łódzkiego.

Cennik ten obniżony w stosunku do poprzedniego z dnia 20 kwietnia 1928 r., usprawiedliwiony został przez przemysłowców złą konjunkturą ogólną oraz sprzedażą niżej cen kosztu. Związki nie zgodziły się na cennik mający obowiązywać z dniem 15 bm. i założyły protest u inspektora pracy.

Warunki płac według tego cennika przedstawiają się następująco: strycharz za formowanie 100 szt. cegieł 9 zł, za zwózkę do pieca 100 szt. cegieł — 1,37, za ustawianie — 0,63 zł, za wypalanie — 0,95 zł, za wywózkę do wozu — 1,00 zł, za wywózkę na plac — 1,37 zł, za ramowanie — zł 25 do 30 za metr sześcienny, za ramowanie z odwózką — 0,67 zł.

Kopanie gliny: przez rękę — zł 0,51 za metr sześcienny, z odwózką do 50 mtr. — 0,67, z odwózką do 100 mtr. — 0,84, z odwózką do 150 mtr. — 1,00 zł, z odwózką do 200 mtr. — 1.18 zł, z odwózką do 250 mtr. — 1.35 zł, z odwózką do 300 mtr. — 1,52 zł, z odwózką do 350 mtr. — 1.68 zł, z odwózką do 400 mtr. — 1.84 zł, z odwózką do 450 mtr. — 2.02 zł, z odwózką do 500 mtr. — 2,02 zł, z odwózką do 550 mtr. — 2.36 zł, na wagoniki — 0.77 zł za metr. sześcienny.

Cegielnie mechaniczne. Za naładowanie gliny na wagony zł 1.40 za 1000 szt. cegieł, wciąganie wózków na górę — 0,30 zł, za pracę przy automacie 0.35 zł, za ucinanie aparatem — zł 0.32 zł, za czyszczenie drutu — 0,12 zł, za odbieranie z aparatu — 0,70 zł, za odwózkę z pod prasy — 1.40 zł, za zdjęcie z taczek — 0,70 zł, za zestawienie w kozły — 0,56 zł.

Płace nieakordowe: dla kobiet i młodocianych zł 0,30 do 0.55 za godzinę pracy, dla pracowników dorosłych zł 0,50 do 0.75 za godzinę pracy.

Ceny wymienione w punkcie 1 i 2 obowiązują w obrębie m. Łodzi, ceny na prowincji są o 10% niższe.

PŁACE W KRAKOWSKIM PRZEMYŚLE CERAMICZNYM.

Płace w krakowskich cegielniach uległy naogół pewnej redukcji — niewyżej niż 5%.

CENY CEMENTU W POLSCE.

Obecnie ceny cementu w Polsce są niższe od cen przedwojennych, jak również od cen innych artykułów przemysłowych z r. 1914 i tak, przyjmując ceny przedwojenne za 100, otrzymamy dla obecnych cen cementu cyfrę 95,3, podczas gdy dla cen innych artykułów przemysłowych cyfra ta wyniesie 116,1. Również w stosunku do cen cementu w innych krajach, ceny cementu w Polsce są niższe i to od cen w Czechosłowacji o 8 procent, od cen w Niemczech i Anglji o 28 procent i od cen w Stanach Zjednoczonych o 51 procent.

ZASTAW REJESTROWY NA DRZEWO.

Sfery przemysłu drzewnego domagają się, by Rada Ministrów jak najszybciej zatwierdziła wniosek Ministerstwa Przemysłu i Handlu w przedmiocie ustanowienia zastawu rejestrowego na drzewie oraz by następnie wniosek ten bezzwłocznie wpłynął do ciał ustawodawczych.

Wspomniane sfery obiecują sobie z wprowadzenia tej nowej instytucji w życie pewną ulgę w obecnej ciężkiej sytuacji.

OGROMNY ROZPĘD BUDOWLANY WE WŁOSZECH.

Przemysł budowlany zatrudnia w obecnej chwili w całych Włoszech około 500.000 robotników. Sfery rządowe żywią nadzieję, że rozpęd budowlany, wzmożony przywróceniem swobody zawierania kontraktów pomiędzy właścicielami domów i lokatorami unormuje w krótkim przeciągu czasu stosunek i spowoduje zanik głodu mieszkaniowego. Istotnie w ciągu ostatnich miesięcy zanotować należy w całych Włoszech wzrost działalności przemysłu budowlanego w zakresie budowy domów mieszkalnych.

BETON KOMÓRKOWY.

W Danji dokonano odkrycia nowej formy betonu, która jako materjał budowlany okazała się bardzo pożądanym nabytkiem. Tę nową odmianę betonu otrzymano ze zwyczajnego betonu, który przez rozmiękczenie i następnie wymieszanie z powietrzem przybrał strukturę komórkową. Beton komórkowy jest lżejszy od wody, posiada dzięki obecności powietrza wybitne własności izolacyjne i jest znacznie tańszy od zwykłego betonu i cegły. Znalazł on już techniczne zastosowanie w budownictwie w Danji i Szwecji.

SOWIECKI PRZEMYSŁ DRZEWNY.

Kwestja „lesozagotówek" i spławu drzewa przedstawia się w Z. S. S. R. niepomyślnie. Przyczyną tego stanu rzeczy jest brak wykwalifikowanej siły roboczej, wywołany obniżonemi zarobkami, złą aprowizacją żywnościową oraz brakiem odzieży. Ponadto sprawa wywozu drzewa z lasów ze względu na łagodną zimę, a następnie złe warunki spławu wodnego kształtuje się niekorzystnie, poza tem odczuwa się brak środków transportowych. Prasa sowiecka podkreśla, że tegoroczna kampanja zamknięta będzie poważnem niepowodzeniem.

OTWARCIE NAJWIĘKSZEGO BUDYNKU NA ŚWIECIE W N. JORKU.

W Nowym Jorku nastąpiło otwarcie budynku Chrysler Building, wysokości 1.048 (około 340 metrów) stóp.

Budynek ma 77 pięter, obsługiwanych przez 32 windy, z których 22 jest ekspresowych.

Łączna powierzchnia sal, które w większej już części zostały wynajęte na biura przez różnego rodzaju firmy, wynosi blisko miljon stóp kwadratowych. Firma Texas Company wynajęła w tym budynku 13 pięter, za które płacić będzie rocznie komorne w sumie przeszło pół miljona dolarów. — Koszt budowy gmachu wynosi 12 miljonów dolarów.

Należy zaznaczyć, że najwyższa dotychczas budowla na świecie, słynna wieża Eifla, jest wysoko tylko na 301 metrów.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 22. 5. Wobec wielkiego zastoju w budownictwie, jak i w meblarstwie, na rynku drzewnym w Poznańskiem panuje pełna stagnacja. Cena tartych materjałów budowlanych i stolarskich obniżyła się w ciągu kwietnia o 10 procent. Eksport, który dotąd kierowany był do Niemiec, ustał niemal zupełnie, gdyż rynek niemiecki cierpi na wielką stagnację w budownictwie, a poza tem wystąpiła tam silna konkurencja sowiecka, która według pobieżnych tylko obliczeń rzuciła na rynek 82 0000 metrów sześc. materjału po cenach wyraźnie dumpingowych. W przemyśle meblowym sytuacja nie uległa zmianie. Eksport ogranicza się do niewielkich transakcyj mebli wyrobu masowego z Gdańskiem, przyczem aczkolwiek niewielki, poczyna nabierać cech stałości.

Warszawa, 22. 5. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska. Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100—105 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 60—68 zł, plus fracht do Warszawy 32—35, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110. Cegła dziurawka za 1000 sztuk 108—110 zł, franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł franco wagon Warszawa, dachówka falcówka. Kafle białe loco skład Warszawa 0.50—0.55, podwójne (winkle i karnesy) 1—1.10. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się taniej, a mianowicie ponieważ worek na 50 kg. kosztuje tylko 0.55 plus 6 groszy stempel, to 50 kg. cementu w worku pap. 5.39 zł, a 200 kg. 21.45 zł, loco skład 22.25, łącznie z podatkiem i zarobkiem 25. Wapno różnych gatunków franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6, II gat. 5.40, III gat. 5. Jaworznia kielecka I gat. 5.40. Zagórze kieleckie 5, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie I gat. 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, sosnowieckie I gat. 4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztują 2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50 — maximum 8, wapna lasowane za 1 m. sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł, stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł, a młodsze 45 zł. Gips solwayski za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 2 do 3 zł. na worku 100 kg. taniej, co do wapna, to w okresie zimowym składy otrzymują 10 proc. rabatu od wapienników, nie licząc skonta gotówkowego, które otrzymują składy oprócz tego. Ruch budowlany w roku bieżącym jest minimalny i wskutek tego zapotrzebowanie na materjały budowlane niewielkie. Ceny utrzymują się na niezmienionym poziomie.

Poznań, 22. 5. Związek Poznańskich Cegielni, Sp. z o. o., notuje za 1000 sztuk loco cegielnia cegłę iłową 63, dziurawkę 70, „Kleina Foerstera" 120, „Westfala" 12-stka 260, „Westfala" 15-stka 270, płyty ścienne 180, dachówka 150, kliny duże 275, kliny krótkie 250, gąsiory 1.200, dreny 1½ cala 77, 2 cale 105, 3 cale 180, 4 cale 300, 5 cali 450, 6 cali 620, 7 cali 1000 i 8 cali 1400. Fabryka Wyrobów Ceramicznych Krotoszyn-Przysieka, S. A. notuje za 1000 sztuk loco wagon fabr. z opakowaniem: cegłę 65—85, oraz tonówkę I kl. 70—85, licówkę 90 do 110, dachówkę 125—150, klinkiery czarne 350, klinkiery budowlane 175, sączki 1 i pół cal a70, 2 cale 100, 3 cale 180, 4 cale 280, 5 cali 475, 6 cali 650, 7 cali od 1500. Zapotrzebowanie małe wskutek zastoju budowlanego. Tendencja słaba, ceny jednak utrzymują się na niezmienionym poziomie.

Lublin, 22. 5. Cena cegły za 1000 sztuk według Biura Zrzeszenia Cegielni Lubelskich wynosi franco cegielnia 65—70 zł.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 22. 5. Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje za tonę franco huta. Żelazo sztabowe — cena zasadn. zł. 350, żelazo formowe (do włącznie N. P. 24) 350, żelazo formowe (NP 26 i ponad 390, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390, blacha gruba (do 5 mm.) 525, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, blachę do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalnej dopłaty za żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się następujące dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. — 10.345 proc., 0.875 mm. — 5.36 proc., 0.75 mm. — 4.68 proc., 0.625 mm. — 4.04 proc., 0.562 mm. — 4.85 proc., 0.50 mm. — 6.32 proc.,

0.48 mm. — 1.88 proc., 0.375 mm. — 0.58 proc. Za blachy o grubościach nie wymienionych w powyższem zestawieniu liczy się sąsiednią wyższą dopłatę. Cenę blach 2 razy dekapowanych (efektywne) za 1 t. grubość: 0.32 do poniżej 0.35 mm. — Ł 25.10, 0.35 do poniżej 0.37 mm. — Ł. 23.10, 0.37 do poniżej 0.40 mm. — Ł. 22.05, 0.40 do poniż j 0.43 mm. — Ł. 22, 0.43 do poniżej 0.50 mm. — 21.15, 0.50 do poniżej 0.55 m. Ł 21.10, 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł. 21.05, 0.62 do poniżej 0.75 mm. Ł. 21, 0.75 do poniżej 0.87 mm. — Ł. 20.15, 0.87 do poniżej 1 mm. — Ł. 20.10, 1 do ponad 1 mm. — Ł. 20.05, za blachy okrągłe i półokrągłe dochodzi do powyższych cen nadpłata (Ti fstanzbleche) dolicza się 10 proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł. 3 za tonę mniej, niż blachy 2 razy dekapowane. Do cen tych dla hurtowników dolicza się 2 proc.

Katowice, 22. 5. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huty Pokoju", oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, al. Jerozolimska 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 22. 5. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. franco stacja Chebzie na Górnym Śląsku. Blacha cynkowa przy odbiorze 30 ton Ł. 35, do 30 ton 25.10, do 5 ton dla kupców 26½ Ł., dla konsumentów 27½ Ł., w składach detalicznych za 1 kg. w zł dla kupców 1.24, dla konsumentów 1.28. Ceny bez zmiany.

Berlin, 22. 5. Urz. not. met. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema, lub Rotterdam 124, oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, dtto. w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, nikiel czysty 98—99 proc., 350, antymon Regulus 57—59, srebro w sztabach ca. 900 za kg. 55—57, złoto w wolnych obr. za 10 gr. 28—28.20, platyna w wolnych obr. za 1 gr. 5—7.

Londyn, 22. 5. Srebro $18^{5}/_{8}$, na dostawę $18^{9}/_{16}$, złoto 84.11½ d za 1 uncję.

Londyn, 22. 5. Not met. w Ł za tonę. Miedź Standard per kasa $54^{3}/_{8}$—$54^{5}/_{8}$, na 3 mies. $54^{3}/_{8}$—54½, Settl. 54½, Elektrolyt 60½—61½, Best Selected 61¼, Elektrowirebars 61½, Cyna Standard per kasa 142½—$142^{5}/_{8}$, — na 3 mies. 144½—$144^{5}/_{8}$, Settl. 142½, Banka (obr. nieof.) 148½, Sraits (obr. nieof.) 144½, ołów zagran., dost. natychm. $17^{7}/_{8}$, terminowa $17^{15}/_{16}$, Settl. $17^{7}/_{8}$, cynk zwykły dost. natychm. $16^{7}/_{8}$, erm. $17^{9}/_{16}$, Settl. $16^{7}/_{8}$. Not. nieofic. Rtęć $22^{5}/_{8}$—22¾, Wolfram 23½.

DRZEWO.

Lwów, 22. 5. Sytuacja na rynku drzewa w dalszym ciągu bardzo niekorzystna przy zupełnym braku zainteresowania. Ceny narazie utrzymują się na wysokości cen uchwalonych 10 bm. na posiedzeniu Komisji Cennikowej Lwowskiej Izby Przem.-Handl.

Lublin, 22. 5. Notowania drzewa za kwiecień rb. Izby Przem.-Handl. Drzewo w obrocie krajowym za 1 m. sześc., ceny w zł. 1) Materjał okrągły. Drzewo dębowe —, całe dłużyce w stanie okorowanym na czerwono kl. I i II — 30 cm. średnicy w czubie i wyżej — średnica wypośrodkowana 35—37 cm. zł 75—85, bloki dębowe okorowane na czerwono — ceny orjentacyjne od 40—50 cm. w czubie, kl. I zł 130—150, te same wymiary kl. II o 25 proc. taniej od 30—40 cm. kl. I zł 95—115, od 25—30 cm. w czubie kl. I zł 60—70 zł.; te same wymiary kl. II zł 48—55; bloki sosnowe 35 cm. średnicy w czubie i wyżej kl. I zł 80—90, kl. II o 20 proc. taniej. Kloce dębowe tartaczne nieokrorowane od 20 cm. średnicy w czubie 48—58, kloce sosnowe tartaczne loco wagon: od 20—25 cm. średnicy w zcubie zł 3; od 25—30 cm. średnicy w czubie zł 36; od 30 cm. średnicy w czubie zł 36—40. Słupy telegraficzne sosnowe krajowe zł 40—44. Kopalniaki sosnowe zł 26—28. 2) Materjał ciosany: Plansowany dębowy za 1 m. sześc. loco wagon zł 130—150, sleepry sosnowe — według uzansów — loco wagon zł 14.50—15 sztuka. Podkłady sosnowe, loco wagon od 6.50 na eksport. Klepka bindry — dąb loco wagon zł 95—100 (za parę). Kantówki sosn. loco wagon za 1 m. sześc. 55—60. 3) Materjał tarty — loco wagon. Bloki dębowe od 30 cm. zł 180—200; bloki sosnowe 125—140. Stolarka:, dąb zł 150—200, sosna zł 110—125, drzewo sosnowe budowlane —, nieobrobione: ¾" zł 65—75, $^{1}/_{4}$" zł 70—80, $^{6}/_{4}$" zł 85—90, drzewo sosnowe budowlane — obrzynane — ceny te same. Planki sosnowe niesortowane z pod poły 3"×9" i 3"×11" zł 85—90 33"×8" zł 83—85, 2"×7" i 2½×6" i 2½×6" 70—75, 2"×4" 72, kantówka sosnowa loco wagon dług. od 3—6 metr. grub., od 10—18 cm. zł 85—90, 18—24 cm. 85—105, dług. 6 metr. ta sama droższa o 20 proc. Fryzy dębowe I i II kl. klasa zł 220—260, III kl. 120—160, 4) Drzewo opałowe szczapowe — przeschnięte — za 1 000 kg. loco wagon: Dąb, brzoza, grab i buk zł 28—30, sosna 30—32, jodła, świerk zł 25—29. Tendencja b. słaba, odbiorców brak, ceny spadły, a mianowicie dłużyce dębowe o 5 zł, bloki dębowe o 10 zł, kloce sosn. o 4—5 zł, klepka bindry o 10 zł, stolarka sosn. nieobrobiona o 5 zł, kantówka sosn. o 10 zł.

ZŁOTY W DNIU 22 MAJA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.60—57.75, złoty 57.63—57.77, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań : Katowice 46.90—47.10, Londyn 43.36, N. Jork 11.23, Wiedeń 79.32—79.60, Zurych 58.

Przetargi • Submisje • Licytacje

DOSTAWA MATERJAŁU DRZEWNEGO.

Dyrekcja Zbrojowni Warszawskiej zamierza oddać w drodze przetargu nieograniczonego dostawę drzewa jesionowego, dębowego oraz sosnowego w-g niżej wyszczególnionego zestawienia:

I. Jesion (w-g war. techn. „F") szerokość od 150 mm., długość od 2000 mm. I klasa — 15 mm. — 15 m. sześc.; 20 mm. — 15 m. sześc.; 26 mm. — 20 m. sześc.; 33 mm. — 20 m. sześc.; 43 mm. — 65 m. sześc.; 55 mm. — 40 m. sześc.; razem — 175 m. sześc.

II. Dąb (w-g wart. techn. „E") szerokość od 150 mm., długość od 1000 mm. I klasa — 33 mm. — 50 m. sześc.; 50 mm. — 15 m. sześc.; 65 mm. — 30 m. sześc.; 76 mm. — 30 m. sześc.; razem — 125 m. sześc.

III. Sosna a) (w-g war. techn. „A") szerokość od 150 mm., długość od 2000 mm. I klasa — stolarka — 15 mm. — 20 m. sześc.; 200 mm. — 30 m. sześc.; 26 mm. — 50 m. sześc.; 33 mm. — 75 m. sześc.; 38 mm. — 200 m. sześc.; razem — 375 m. sześc.

b) (w-g war. techn. „D") szerokość od 150 mm., długość od 2000 mm., II gatunek obrzynane — 38 mm. — 50 m. sześc.

c) (w-g war. techn. „B") szerokość od 150 mm., długość od 2800 mm. I klasy (eksportowe) — 38 mm. — 100 m. sześc.

d) (w-g war. techn. „C") szerokość od 250 mm., długość od 3000 mm. I klasy (eksportowe) — 65 mm. — 25 m. sześc.; 76 mm. — 30 m. sześc.; 100 mm. — 30 m. sześc.; razem — 85 m. sześc.

Oferty na część tej dostawy są dopuszczalne, t. zn. może być oferowany jeden lub dwa z trzech wyż. wym. gatunków drzewa.

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach firmowych zaopatrzonych w napis: „Oferta na drzewo jesionowe, dębowe i sosnowe do przetargu na dzień 7 czerwca 1930 r.", należy składać w Biurze Zakupów Zbrojowni Warszawskiej, Praga—Stalowa 58 do godz. 15-tej dnia 6 czerwca 1930 r.

Przetarg odbędzie się dnia 7. VI. 1930 r. o godz. 9,30.

Wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej dostawy należy złożyć w Centralnej Kasie Państwowej w Warszawie na rachunek depozytowy Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Uzbrojenia, a otrzymany kwit łącznie z własnym odpisem dołączyć do oferty (wewnątrz zapieczętowanej koperty).

Dla niniejszej dostawy obowiązują:

1) Zestawienie warunków ogólnych, obowiązujących przy dostawach wojskowych (zał. L. 1 przepisów 0-10-22).

2) Przepis o składaniu ofert na dostawy wojskowe (zał. L. 4 przepisów 0-10-22).

3) Warunki techniczne odbioru drzewa.

4) Urzędowy wzór oferty.

Wymienione przepisy będą wyłożone do przejrzenia zainteresowanych w Biurze Zakupów Zbrojowni Warszawskiej od godz. 12 do godz. 13, gdzie można również otrzymać wszelkie informacje.

Urzędowy wzór oferty i warunki techniczne są do nabycia w Biurze Zakupów za opłatą 3 zł.

Oferty nieodpowiadające warunkom niniejszego wezwania rozpatrywane nie będą.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo oceny i swobodnego wyboru ofert, jak również zmniejszenia lub zwiększenia ilości poszczególnych gatunków drzewa, objętych niniejszym przetargiem.

NACINANIE ZDARTYCH PILNIKÓW.

Dyrekcja Kolei Okręgowej w Warszawie ogłasza na dzień 16-go czerwca 1930 roku przetarg na powtórne nacinanie zdartych pilników różnych wymiarów profili i naciąć w okresie 6 miesięcznym z prawem przedłużenia na dalsze 6 miesięcy.

Ceny w ofercie należy podać za nacięcie jednego cała równiaka, gładzika, tarnika i do pił, oraz nacięcie jednego kilograma zdzieraka, osełek do luster suwakowych, maszynowych, równiaka i gładzika loco fabryka wraz z cechowaniem cechą P. K. P.

Pilniki do nacięcia będą wysyłane bezpośrednio przez warsztaty i parowozownie. Koszt przewozu pilników w obydwie strony opłaca fabryka, podając go w rachunku do zwrotu.

W ofercie należy wskazać ilość pilników, jaką fabryka może naciąć w ciągu miesiąca.

Oferty składać należy do godz. 15-ej dnia 16 czerwca do skrzynki znajdującej się w Wydziale Zasobów Al. Jerozolimskie Nr. 1-3. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 19 z dnia 14-go stycznia 1930.

WYKONANIE TRANSFORMATORA ELEKTRYCZNEGO.

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na wykonanie transformatora elektrycznego przy Klinice Ginekologiczno-Położniczej w Krakowie.

Plany budowy oraz warunki szczegółowe i ogólne przetargu przeglądać można w biurze Państwowego Kierownictwa budowy Kliniki Ginekologiczno-Położniczej w Krakowie, ul. Krupnicza 5, gdzie można również nabyć formularze ofertowe za zwrotem kosztów ich sporządzenia w kwocie 4 zł.

Oferty o cenach stałych, sporządzone ściśle według obowiązujących przepisów, należy składać w biurze naczelnika Oddziału Budowlanego Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie, Rynek Główny, Krzysztofory III p. do dnia 28 maja 1930 r. do godz. 10-ej.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym terminie o godzinie 11-ej.

Do oferty należy dołączyć dowód na złożone w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Oferty niezłożone w powyższym terminie i niepoparte wymaganem wadjum nie będą rozpatrywane.

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych zastrzega sobie wolny wybór oferty, ewentualnie nieprzyjęcie żadnej z nich.

WYKONANIE CENTRALNEGO OGRZEWANIA I URZĄDZENIA SANITARNEGO.

Urząd gminny w Brzozowicach ogłasza przetarg publiczny na wykonanie centralnego ogrzewania i urządzenia sanitarnego w nowej szkole powszechnej w Brzozowicach.

Oferty podpisane przez oferentów należy wnosić do Urzędu gminnego w Brzozowicach w opieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na wykonanie centralnego ogrzewania i urządzenia sanitarnego dla nowej szkoły powszechnej w Brzozowicach" do dnia 30 maja 1930 r. godz. 12, w którym to dniu nastąpi otwarcie ofert.

Druki potrzebne do przetargu otrzymać można w Urzędzie gminnym w godzinach urzędowych.

SPRZEDAŻ STARYCH MATERJAŁÓW.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg nieograniczony na sprzedaż następujących starych materjałów w przybliżonych ilościach:

1) Blacha i cynk łamany 20.000 kilogramów,
2) Mosiądz łamany 10.000 kg.
3) Szumowiny ze stopu białego 1000 kg.
4) Szumowiny z bronzu 1000 kg.
5) Szumowiny z cynku 1.000 kg.
6) Szlam akumulatorowy 12.000 kg.
7) Wióry miedziane czyste 20.000 kg.
8) Wióry bronzowe czyste 20.000 kg.
9) Wióry bronzowe zanieczyszczone białym metalem i żelazem 5.000 kg.
10) Wióry bronzowe zanieczyszczone żelazem 5.000 kg.
11) Bronz łamany 40.000 kg.
12) Miedź galwaniczna 500 kg.

Ceny należy podać stałe w złotych za jednostkę obowiązkowo loco Główny Magazyn Zasobów w Bydgoszczy, względnie kolejowy magazyn przy Stoczni Gdańskiej.

Cena stała obowiązuje firmę na ustalony okres wykonania umowy.

Termin składania ofert upływa z dniem 6-go czerwca 1930 r., o godzinie 11. Otwarcie ofert odbędzie się o godzinie 11 i pół w pokoju Nr. 431. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na wpłacone wadjum w wysokości 5 proc. wartości oferowanej ceny kupna, wpłaconej do Kasy Głównej jednej z Dyrekcyj Kolei Państwowych. Niezłożenie przed dniem przetargu wadjum spowoduje odrzucenie oferty, chociażby zgłoszone ceny były konkurencyjne.

Oferta winna obowiązywać firmę conajmniej 6 tygodni od daty przetargu.

W razie cofnięcia oferty w czasie lub po otwarciu ofert, również w wypadku odmowy wykonania udzielonej umowy, złożone wadjum lub kaucja przepada na dobro Skarbu Państwa.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na sprzedaż przez D. O. K. P. Gdańsk odpadków metali półszlach. (podać nazwę materjału) na przetarg w dniu 6 czerwca 1930 r.", włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaczka firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Oferta na przetarg, rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 6 czerwca 1930 r." Oferta winna być wysłana listem poleconym lub złożona do skrzynki ofertowej, znajdującej się w przedsionku gmachu Dyrekcji w Gdańsku.

Bliższych szczegółów udziela, oraz kwestjonarjusze, specyfikacje i warunki dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. K. P. Gdańsk bezpośrednio lub pocztą po przesłaniu do Wydziału Zasobów D. O. K. P. Gdańsk znaczka stemplowego w wysokości 3 zł.

SPRZEDAŻ STARYCH MATERJAŁÓW.

Etap Urzędu Emigracyjnego Wejherowo — Pomorze ogłasza ustny przetarg na terenie Etapu na dzień 14 czerwca 1930 r. o godz. 11 na sprzedaż:

1 kotła parowego żelaznego
1 dezynfektora na kołach Max Rump
2 maszyn do pisania
1 wozu jednokonnego
2000 sztuk chałatów flanelowych nowych
112 kg. wełny
Około 35 opon samochodowych zużytych
Około 300 szt. talerzy emaljowanych nowych
Około 1500 kompletów sztućców używanych
Około 1500 kg. żelastwa
Około 3000 kg. żelaza
Około 1500 kg. blachy
Około 240 kg. drutu
Około 50 kg. stali
Około 30 kg. aluminjum
Około 60 kg. mosiądzu
Około 2500 kg. puszek blaszanych od mleka i innych.
Około 200 kg. tkaniny papierowej.
Około 600 kg. szmat.
Około 200 kg. szmelcu emaljowanego.

Informacyj, dotyczących przetargu udziela Etap w godzinach urzędowych do dnia 13 czerwca b. r.

PRZETARG NA BUDOWĘ MOSTU ŻELBETOWEGO.

Państwowa Inspekcja Dróg Wodnych w Bydgoszczy (ul. Nad Portem 1) ogłasza przetarg na budowę mostu żelbetowego na kanale ulgowym w Józefinkach pod Nakłem na drodze Gorzeń-Józefinki-Nakło.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Przetarg na budowę mostu żelbetowego w Józefinkach", wraz z kosztorysem należy składać w biurze tutejszego urzędu najpóźniej do 27 maja r. b. godziny 12-ej, w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert w obecności ewent. przybyłych oferentów.

Zestawienie materjałów, oraz ślepe kosztorysy i szczegółowe warunki przetargu mogą być nabyte za zwrotem kosztów 3 zł w pokoju Nr. 3, gdzie również w godzinach urzędowych wyłożone będą do wglądu odnośne rysunki.

Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy Skarbowej z uiszczonego wadjum w wysokości 3 procent oferowanej sumy kosztorysowej.

Wybór oferenta bez względu na wysokość oferowanej sumy kosztorysowej, lub też nieprzyjęcie żadnej oferty uzależnia się od decyzji Urzędu Wojewódzkiego — Dyrekcji Robót Publicznych w Poznaniu.

PRZETARG BUDOWLANY.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na budowę domu mieszkalnego dla urzędników państwowych w Lublinie o przestrzeni zabudowanej 11.800 mtr. sześciennych.

W bieżącym sezonie budowlanym budynek winien być doprowadzony w stanie surowym, pod dach, z wykonaniem robót ziemnych, murarskich, żelbetowych, ciesielskich i pokrywczych.

Oferty należy wnosić w terminie do dnia 28 maja 1930 r. do godziny 10-ej do Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie, Plac Litewski 5, II piętro, pokój Nr. 35, w zapieczętowanych lakowemi pieczęciami kopertach, zaopatrzonych w napis: „Oferta na budowę domu mieszkalnego dla urzędników państwowych w Lublinie". Otwarcie ofert nastąpi w tym samym czasie o godzinie 11-ej.

Ceny jednostkowe i sumy muszą być wstawione w kosztorys ofertowy słowami i cyframi.

Oferty należy wypełnić na zakupionych w Dyrekcji Robót Publicznych formularzach (ślepych kosztorysach). Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy Skarbowej na złożone do depozytu Dyrekcji Robót Publicznych wadjum, stosownie do warunków ogólnych w wysokości 3 proc. sumy ofertowej. Oferent winien zaznaczyć, w składanej przy ofercie deklaracji, że znane mu są obowiązujące go w całej osnowie „Przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych" L. III-396-26 i uzupełnienie tychże przepisów L. — IX-1089 z dnia 30. IV. 1928 r. Ogólne warunki budowy, zatwierdzone przez M. R. P. rozp. z dnia 24. IV. 1928 r. L. I-1067 i uzupełnione rozp. Ministra Robót Publicznych z dnia 28. V. 1929 L. I-1576.

Ślepe kosztorysy, warunki techniczne i ogólne, oraz plany budowy, reflektanci mogą nabyć za opłatą 10 zł 50 gr w Dyrekcji Robót Publicznych w Oddziale budowlanym, pokój Nr. 37, tamże udziela się wszelkich informacyj w godzinach urzędowych.

Zastrzega się wolny wybór oferenta, względnie nieprzyjęcie żadnej oferty.

PRZETARG.

2 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Lublinie, ul. Szpitalna 12, ogłasza nieograniczony przetarg na remont główny budynków Szkoły Podchor. Rez. Ar. i budynków Nr. 1 i Nr. 2 w koszarach 27 p .a. p. we Włodzimierzu.

Termin składania ofert 27 maja 1930 r. godzina 11. Do oferty należy dołączyć kwit kasy skarbowej na złożone wadjum w wysokości 5% od oferowanej sumy.

Warunki budowy, kosztorysy i plany obejrzeć można w godzinach urzędowych w Szefostwie Budownictwa pokój Nr. 8. Ślepe kosztorysy i druki ofertowe są do nabycia w kancelarji Szefostwa za zwrotem kosztów.

Dowolny wybór oferenta i prawo przeprowadzenia dodatkowego ustnego przetargu zastrzega się.

Zast. Szefa Bud. O. K. II.
Inż. Gruca, kpt.

DOSTAWA MATERJAŁÓW DRZEWNYCH.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza przetarg publiczny na dostawę:

a) 85 m. sześc. bali dębowych nieobrzynanych I kl.
b) 115 m. sześc. bali dębowych nieobrzynanych II kl.
c) 80 m. sześc. obrzynanych bali dębowych I kl.
d) 6 m. sześc. nieobrzynanych bali kubowych.

Oferty należy złożyć z cenami stałemi w złotych za 1 m. sześc. loco wagon stacja załadowania do dnia 28 maja 1930 r. godz. 12 w podwójnej zapieczętowanej i zalakowanej kopercie z napisem: „Oferta do przetargu na dostawę drzewa dębowego na dzień 28 maja 1930 r.:

„Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 12 w pokoju 311 D. O. K. P.

Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy D. O. K. P. na wpłacone wadjum w wysokości 3 proc. wartości zaoferowanego materjału. Oferty bez wadjum rozpatrywane nie będą.

Warunki dostawy, zawierające bliższe szczegóły wydaje Wydział Zasobów D. O. K. P. w Katowicach (pokój 311) bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej i 2 zł w znaczkach pocztowych za druki.

BUDOWA MOSTU.

Dyrekcja Robót Publicznych w Tarnopolu ogłasza przetarg publiczny na budowę mostu żelbetowego łukowego ze ściągnem na przyczółkach betonowych posadowionych na palach dębowych — na Złotej Lipie pod Brzeżanami w ciągu drogi wojewódzkiej Zagrobela-Rohatyn.

Budowa przyczółków, wykonanie drogi, zakupno, dostawa i pogięcie żelaza, oraz dostawa innych materjałów przewidziane jest w roku bieżącym, ukończenie zaś budowy w przyszłym roku budżetowym.

Przetarg odbędzie się dnia 28 maja br. w Oddziale drogowym Dyrekcji Robót Publicznych w Tarnopolu o godzinie 11,30.

Dokładny tekst ogłoszenia podany jest w „Monitorze Polskim" i wywieszony na tablicach urzędowych.

OGŁOSZENIE.

Urząd Wojewódzki Wołyński ogłasza konkurs na stanowisko instruktora korporacyj przemysłowych.

O powyższą posadę mogą ubiegać się kandydaci z ukończonem akademickiem wykształceniem prawniczem lub technicznem. Do posady tej (narazie kontraktowej) przywiązane są pobory VII gr. up. urzędników państwowych.

Podanie z dołączeniem szczegółowego życiorysu i uwierzytelnionych odpisów: dyplomu, świadectw z poprzedniej pracy, oraz referencyj należy nadsyłać do urzędu wojewódzkiego wołyńskiego w Łucku w terminie do dnia 31. V. 1930 roku.

P. o. Wojewody: (—) **J. Śleszyński**, Wice-Wojewoda.

DOSTAWA KOSTKI GRANITOWEJ ETC.

Magistrat miasta Mysłowic rozpisuje niniejszem konkurs na dostawę:

1800 ton małej kostki granitowej, bazaltowej lub porfirowej.

500 ton wielkiej kostki granitowej, bazaltowej lub porfirowej.

Dostawa musi być uskuteczniona do końca sierpnia br. Ponadto należy podać pochodzenie kamienia i przedłożyć próbki.

Ceny loco stacja Mysłowice.

DOSTAWA SKRZYNEK WAGONOWYCH.

Okręgowa Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie przy ul. Słowackiego Nr. 2 podaje do wiadomości, że w dniu 30 maja 1930 r. odbędzie się przetarg publiczny na dostawę w ciągu okresu rocznego około 2000 sztuk skrzynek wagonowych do nalepek stacyjnych.

Informacyj udziela Dział Zakupów Wydziału Zasobów (III piętro, pokój 38) w dnie urzędowe od godziny 12 do 14-ej.

PRZETARG.

na dostawę tarcicy dębowej i bukowej ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 105 z dnia 7. 5. br. i w „Gazecie Polskiej" Nr. 122 z 6. 5. br.

Termin składania ofert upływa w dniu 28 maja 1930 r. o godz. 12-ej.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw.
Koleje Górnośląskie.

Tymcz. Wydział Powiatowy — Powiatowy Zarząd drogowy w Buczaczu ogłasza niniejszem

KONKURS.

na stanowisko technika drogowego.

Warunki:

1) Dowód obywatelstwa polskiego.
2) Nieprzekroczone 35 lat życia.
3) Dowód posiadania kwalifikacji ustalonych Rozporządzeniem Min. Rob. Publ. z dnia 12 lipca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 64 poz. 579).
4) Zaświadczenie praktyki.
5) Świadectwo lekarskie, moralności i własnoręcznie napisane curriculum vitae.

Wynagrodzenie od XI. do IX. stopnia płacy z 15 proc. dodatkiem komunalnym, zależnie od kwalifikacji.

Posada zaraz do objęcia. Narazie prowizorycznie zaś po 1 roku nienagannej służby może nastąpić stabilizacja.

Termin wnoszenia podań do końca maja 1930 r.

Kierownik Pow. Zarządu Drog. (—) Inż. Przewirski.
Przewodniczący Tymcz. Wydz. Pow. Starosta (—) Płachta.

KONKURS.

Niniejszem rozpisuję konkurs na 2 posady kontraktowych referentów pomiarowych w Urzędzie Wojewódzkim Dyrekcji Robót Publicznych w Stanisławowie, z poborami VII, względnie VI. stopnia służbowego urzędników państwowych.

Podania o nadanie powyższej posady, należycie udokumentowane (metryka urodzenia, dowód obywatelstwa polskiego, dowód uczynienia zadość obowiązkowi służby wojskowej, dyplom inżyniera mierniczego, dowód odbycia dłuższej praktyki mierniczej i dokładny życiorys) należy wnosić do dnia 15 czerwca 1930 r. do Wydziału Prezydjalnego Urzędu Wojewódzkiego w Stanisławowie.

Kandydaci pozostający obecnie w służbie państwowej winni podanie wnosić w przepisanej drodze służbowej.

Wojewoda w z.
(—) Koncowicz - Wicewojewoda.

„R. Met“.

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.